

VOGE 900 DSX // HONDA NX500 // COMPARATIVA TRAIL MEDIAS

MOTOCICLISMO



COMPARATIVA MAXINAKED

APASIONANTES

BMW M 1000 R // DUCATI STREETFIGHTER V4 S

KTM SUPER DUKE 1390 R EVO // MV AGUSTA BRUTALE 1000 RR



SUPER
PRUEBA

BMW
M 1000 XR



COMPARATIVA VINTAGE BRITÁNICAS

BSA GOLD STAR 650 // ROYAL ENFIELD CONTINENTAL GT 650

2.649

JUNIO 2024

5€



8 414520 000020



lanzarotecaliente.com

THE
**DARK
SIDE
OF
JAPAN**



MT-09
DESDE 10.999€

   www.yamaha-motor.eu

 **YAMAHA**
Revs Your Heart

EDITORIAL

DONDE HUBO...

Siempre queda, y el fuego que atizó Marc Márquez a lo largo de la mayor parte de la pasada década parece que ni siquiera se ha convertido en cenizas. No ha habido más que atizar un poco los rescoldos con una moto competitiva como la Ducati, para que las llamas se aviven de nuevo como si las hubiesen alimentado con gasolina.

Es cierto que pocos podían dudar de su competitividad, la pasada temporada ya realizó con la Honda algunas actuaciones memorables y dejó a sus compañeros de marca en entredicho a lo largo de la campaña, pero las últimas carreras de Le Mans y Montmeló le han vuelto a subir al altar. Mucho se ha dicho este año de la dificultad de adelantar con las nuevas motos repletas de aerodinámica. El aire turbulento que se crea a alta velocidad detrás de ellas no permite que los alerones funcionen correctamente, pegando la moto al suelo a alta velocidad y mejorando la frenada. Además, ese flujo también hace que los neumáticos se refrigieren menos y se sobrecalienten. Toda esa teoría es cierta, pero también lo es que, a diferencia de los coches, en las motos el piloto es quien realmente marca la diferencia. Puede que la que hay entre una Honda y una Ducati impida a un piloto estar a la misma altura, pero en Barcelona vimos como Márquez sin uno de los alerones delanteros, perdido en un choque en la segunda curva de la primera vuelta, fue capaz de volver al podio remontando desde la quinta línea en las dos carreras, a las que hay que sumar las dos de Francia. Pasito a pasito, y pesar de no haber acabado dos carreras, está tercero a dos puntos de Bagnaia.

MotoGP ha pasado por unos años de bajón debido a la pérdida de sus dos mayores baluartes, Valentino Rossi por edad y Marc Márquez primero por lesión y luego por la ausencia de una moto mínimamente competitiva. La vuelta del segundo para luchar con la nueva generación de jóvenes con Martín y Bagnaia como estandartes, puede devolver la atención general a las carreras de motos, sobre todo si se retransmiten en abierto como las dos últimas disputadas en España con la emoción que han destilado ambas. 2024 puede ser un gran año para MotoGP y la clave está en tres pilotos con la misma moto, o casi.

Más allá de las carreras, que son la sal del verano que ya llega, también nos encontramos con sorpresas en nuestro mercado, y como muchos esperaban, llegan en su mayoría de la cada vez más intensa marea asiática que nos va inun-

**MÁRQUEZ HA MOSTRADO
QUE SU COMPETITIVIDAD
NO HA DESAPARECIDO**



dando. En España no vivimos en su momento la invasión de las motos japonesas que tuvo lugar en el resto de Europa en los años 60. Por entonces nuestro mercado estaba cerrado a cal y canto a esos productos, y en realidad a casi todo lo que no fuese nacional por la política de autarquía de la época. Los japoneses llegaron con motos más baratas y cada vez más eficaces valiéndose de una potencia económica mucho mayor que la de los fabricantes europeos, y prácticamente los barrieron. No estamos en la misma situación, pero lo que está claro es que en esta primera mitad de década vamos a ver como las fábricas chinas ponen en el mercado motos de alta cilindrada, las de media ya copan segmentos de mercado, y todas a precios bastante inferiores a los que estamos acostumbrados. Es cierto que todavía tienen que evolucionar, y que, puestos a buscar sus límites, los encuentras antes, pero para una buena parte de los usuarios están más allá de sus necesidades reales. Puede que su precio de reventa sea proporcionalmente menor, pero también lo es la inversión inicial y la pérdida económica se diluye. Tampoco tienen el estatus social de las marcas tradicionales, el logo es muy importante también en una moto, aunque no sea un bolso, marca posición, y su diseño sigue sin estar muchas veces al nivel de los productos europeos. Sin embargo, vendiendo millones y millones de motos en China, India y el Sudeste Asiático, tienen el potencial y el tiempo para solventar todo ello. Una prueba la hemos tenido con la llegada de la Voge 900 DSX que se vende por menos de 9.000 €, una trail con un motor semejante al que equipan las F 900 de BMW que ha agotado sus unidades de venta inmediatamente. Es la punta de lanza de otras cuantas motos que ya hemos visto en el pasado Salón de Milán, y que a fuerza de no forzar sus precios inicialmente, van a inundar nuestras calles. El mercado sigue en ascenso. hay espacio para todos y cada vez más oferta, desde luego para los usuarios no se podrían plantear un escenario mejor. **M**

MOTOCICLISMO

Directora General Motor: María Wandosell Alcina
Consejero Editorial Honorífico de Motos:
Augusto Moreno de Carlos
Director: Pepe Burgaleta
Directora de Arte: Virginia Ortiz

Redacción: Chechu Lázaro, Santiago Ayala
y Marcos Abelenda.

Colaboradores y Corresponsales: Juan Pedro de la Torre,
Dennis Noyes, Joan Carles Orengo, Keko Ochoa, Roberto
Ruiz, Emilio Scottó, Mónica Pino, Neil Spalding, Adam
Child, Manolo López, Mariano Urdín, Kevin Cameron y
Carlo Pernat. **Fotografía:** Alejandro Cubino, Félix Macías
y Jaime Olivares.

Departamento de Arte: Ramón Cánovas.

Tecnología Editorial: Tomás García [Director],
Alberto Vicente [Adjunto al Director].

Producción: Manuel Torres.

Publicidad: Raúl Moreno rmoreno@slib.es
Client Services: Begoña Calvo y Raquel Carrasco
coordinacionpublicidad@slib.es.

Eventos Motor: Raúl Moreno [Director]
eventos_motor@slib.es

SPORT LIFE

MOVILIDAD, COMUNICACIÓN Y EVENTOS

Presidenta y Consejera Delegada: María Wandosell
Director General de Deportes: Francisco J. Chico
Director Financiero RRHH y Operaciones: Carlos Martínez

Sede Madrid: Tel.: **91 347 01 00**.
Nestares, 20. C.P. 28045 Madrid.

SUSCRIPCIONES Y NÚMEROS ATRASADOS:

Email: suscripciones@slib.es Teléfono: **91 060 44 83**

Web: suscripciones.sportlifeiberica.es

Horario: Lunes a Viernes de 09:00h a 18:00h.

Julio y Agosto de 08:00h a 15:00h

Información puntos de venta:

encuentratukiosco@logista.es

MOTOCICLISMO contiene material editorial de la revista
alemana editada por Motor Presse Stuttgart GmbH & Co.KG

MOTORRAD

Imprime: ROTOCOBRAHI Ronda de Valdecarrizo nº 13.
28760 Tres Cantos [Madrid].

Distribuye: Compañía de Distribución Integral de
Publicaciones Logista, S.L. - Calle del Trigo, 39 - Edif. B
- Pol. Ind. Polvoranca - 28914 Leganés [Madrid] - Tfno.:
91 665 71 58.

Transporte: Transportes Boyaca S.L. Carretera M-206
Loeches A Torrejon De Ardoz (km 4.500), Loeches
[Madrid] - Tfno.: 918 30 45 91

Depósito legal: M-197 - 1958

© Prohibida la reproducción total o parcial de textos,
dibujos, gráficos y fotografías, sin la previa autorización.
Esta publicación es miembro de la Asociación de Revistas de
Información (ARI) y de la Sección española de la Federación
Internacional de la Prensa Periódica (FIPP). Precio: 5 euros,
IVA incluido. Canarias: 5,15 euros, gastos de transporte
incluidos. Ceuta y Melilla: 5 euros, gastos de transporte
incluidos. Printed in Spain



PEFC/14-38-00296

PEFC Certificado

El papel de esta
publicación procede
de bosques
gestionados de forma
sostenible

www.pefc.es

www.motociclismo.es

[motociclismo.es](https://www.facebook.com/motociclismo.es)

[@motociclismo_es](https://twitter.com/motociclismo_es)

motociclismo@slib.es

[motociclismo_es](https://www.instagram.com/motociclismo_es)

SUMARIO

Nº 2.649 // Junio 2024



130
MOTOGP
PIENSA EN
2027



106
INFORME
GUANTES

3 EDITORIAL
Donde hubo...

6 BMW R20 CONCEPT
El boxer más grande

8 MOTOFLASH
Últimas noticias
del mundo de la moto

14 KAWASAKI NINJA 500
Una saga que no se termina

20 VOGUE 900 DSX
Hermana mayor

26 YAMAHA TENERE GYTR
Especialista en el desierto

32 INDIAN SCOUT
Cinco opciones diferentes

**38 GAMA BRIDGESTONE
BATTALX ADVENTURE**
Especializado en maxitrail

42 HONDA NX500
La última trail de base

46 ESPECTÁCULO
Superprueba de la
BMW M 1000 XR

56 REGRESO DEL DESTIERRO
Comparativa BSA Gold Star 650
y Royal Enfield Continental GT 650



66
TRAIL
MEDIAS

MOTOS EN ESTE NÚMERO



66 **AMBIDIESTRAS**
Comparativa entre
cuatro trail medias

80 **SIN MIEDO**
Cuatro supernaked
probadas en circuito

94 **KAWASAKI NINJA**
50 años de una
denominación mítica

100 **EN EL PUNTO JUSTO**
PuntAPunta BMW 2024

106 **LA SEGUNDA BARRERA**
Análisis guantes de carretera

112 **LIBROS**
Las últimas novedades

114 **EQUIPAMIENTO**
Encuentra lo que necesitas

116 **CLASSIC CLUB**
Honda CBR400RR

120 **MOTOFLASH OFF ROAD**
Las noticias de Moto Verde

122 **EQUIPAMIENTO OFF ROAD**
Para ti o para tu moto

124 **A LO GRANDE**
Fox Adventure Recon

126 **DEBUTANTE**
Beta RX 450

130 **REGRESO AL FUTURO**
Nuevo reglamento 2027
de MotoGP

136 **"TENGO MÁS TRABAJO
QUE TALENTO"**
Entrevista con Pedro Acosta

138 **HABAS CONTADAS**
Michelin y la devolución
de neumáticos

144 **LÍO EN DUCATI**
La columna de Carlo Pernat

146 **DOUGLAS 1949**
75 aniversario del nacimiento
del Mundial de Velocidad

152 **DE BOX EN BOX**
Noticias del paddock

154 **PERIODOS DE TRANSICIÓN**
La columna de Kevin Cameron

156 **HISTORIA DE
LA MOTO DEPORTIVA**
Capítulo 101

162 **REGLAMENTOS
Y ESPECTÁCULO**
La columna de Mariano Urdín

126 **BETA RX 450**

66 **BMW F 900 GS**

80 **BMW M 1000 R**

46 **BMW M 1000 XR**

6 **BMW R20 CONCEPT**

56 **BSA GOLD STAR 650**

66 **DUCATI DESERTX**

80 **DUCATI STREETFIGHTER V4 S**

116 **HONDA CBR400RR**

42 **HONDA NX500**

32 **INDIAN SCOUT**

14 **KAWASAKI NINJA 500**

66 **KTM 890 ADVENTURE**

80 **KTM 1390 SUPER DUKE R EVO**

80 **MV AGUSTA BRUTALE 1000 RR**

56 **ROYAL ENFIELD
CONTINENTAL GT 650**

66 **TRIUMPH TIGER 900 RALLY PRO**

20 **VOGE 900 DSX**

26 **YAMAHA TENERE 700 GYTR**



BMW R20 Concept

EL MAYOR BOXER

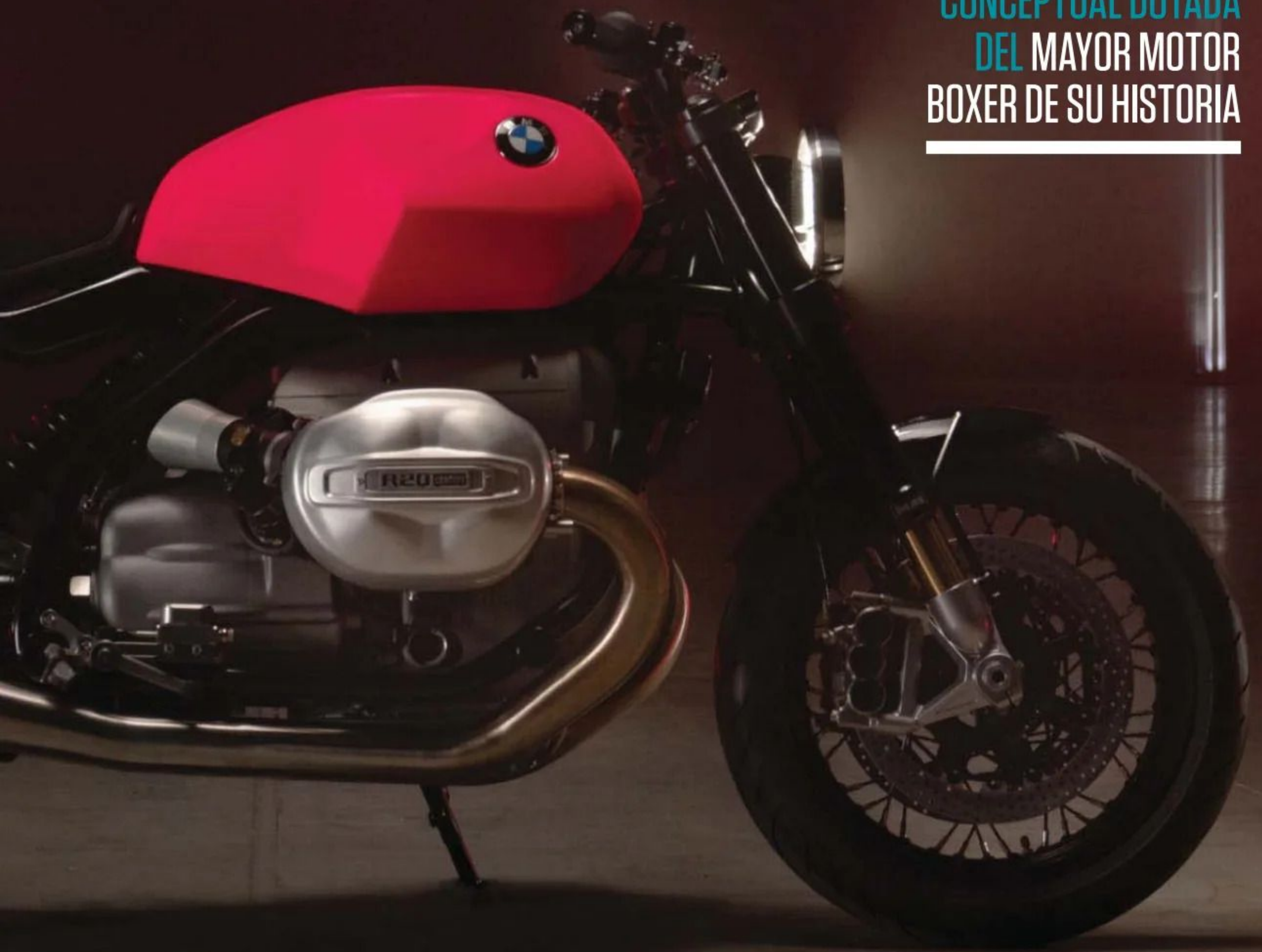
BMW ha presentado en el "Concorso d'Eleganza Villa d'Este" en el Lago de Como una nueva motocicleta boxer en la que el motor, el mayor creado por la firma alemana en su historia, es el eje principal. Se trata de la clásica unidad del bicilíndrico refrigerado por aire y aceite, ahora con una cilindrada de 2.000 cc, en el que para acoplarse a esta moto se han diseñado nuevas tapas de culata, la tapa de la correa y un nuevo radiador de aceite que permite instalar conductos de aceite parcialmente ocultos. También se han creado conductos de admisión abiertos hacia los cuerpos de las mariposas del acelerador y un sistema de escape abierto de tipo megáfono. El chasis es completamente nuevo con una estructura principal de doble cuna realizada en acero que forma la columna vertebral del bastidor. La llanta trasera de radios y de medida 6,25 x 17" tiene un neumático 200/55, y la delantera un 120/70. Mantiene el sistema de transmisión por cardan de tipo Paralever sobre el que se ha diseñado una nueva variante de dos brazos con un basculante de acero y el montante de aluminio. Otro detalle son los dos soportes del eje trasero, realizados en aluminio fresado, o el eje de transmisión expuesto al exterior siguiendo el mismo concepto de las R18, aunque en esta ocasión se ha acortado para integrarlo en una moto de tipo roadster. Las suspensiones son Öhlins totalmente ajustables y los frenos incorporan pinzas ISR de seis y cuatro pistones. El depósito de aluminio tiene un nuevo diseño y el faro trasero se ha integrado en el asiento monoplaza que está tapizado en Alcántara negro acolchado y cuero de grano fino. **M**



La intervención realizada en el motor y el bastidor de la R18 ha sido total, modificando las culatas con unas nuevas tapas, y desarrollando un chasis totalmente adaptado a la nueva moto. El depósito es, igualmente, de nueva factura. La R20 Concept rezuma elegancia y finos acabados por todos sus costados.



BMW PRESENTA UNA
NUEVA BOXER
CONCEPTUAL DOTADA
DEL MAYOR MOTOR
BOXER DE SU HISTORIA





10 años después

Quince años desde la última vez que KTM fabricó una moto deportiva de altas prestaciones y homologada para su uso en carretera, la marca austriaca ha aprovechado toda la experiencia adquirida en MotoGP, para dar vida a la KTM 990 RC R. El corazón de esta Superbike lo mueve el motor bicilíndrico LC8c, con unas cifras declaradas de 128 CV de potencia máxima y un de 103 Nm a 10.500 rpm bombeados a través de un silenciador firmado por Akrapovic. Destacan en su equipamiento la horquilla de cartucho abierto WP APEX totalmente ajustable y las

llantas de aluminio. KTM comercializará su nueva deportiva también en versión Track Edition, exclusivamente para circuito. De momento, los de Mattighofen no han querido desvelar mucho más, de hecho, la han vestido con un carenado de camuflaje para tratar de disimular sus líneas, pero lo que se aprecia es esa herencia de MotoGP, con los alerones delanteros tan característicos. Durante este año, el prototipo tiene previsto hacer apariciones como wildcard en carreras europeas no puntuables de Superbike y en principio, saldrá de la línea de producción a principios de 2025, donde conoceremos definitivamente el diseño de una moto, que no se ve en el catálogo de KTM desde hace más de una década.



TETRACILÍNDRICA Y NEORETRO

CFMoto nos sorprendió el pasado mes de mayo con el vídeo de una inesperada deportiva de aires vintage que han denominado 500SR Voom. Apenas te podemos mostrar un pantallazo de un prototipo que ya debería ser muy cercano al que se comercializaría en la calle y del que ya conocemos algún detalle. Como que equipa un motor de cuatro

cilindros en línea, con una potencia cercana a los 80 CV y una velocidad máxima que rondaría los 230 km/h. Toda una deportiva de media cilindrada con aire retro, pero cargada de tecnología marca de la casa y que podría ser rival perfectamente de la Kawasaki ZX-4R. Aunque CFMoto, de momento, ha avisado que sólo la comercializará en China.



Monster Senna

Ducati rinde homenaje a Ayrton Senna con una edición limitada a 341 unidades, en referencia a los 3 títulos Fórmula 1 y sus 41 victorias en Grandes Premios. La relación entre ambos viene de lejos, y en marzo de 1994, un mes antes de fallecer, el mito visitó Borgo Panigale para firmar un contrato que daría lugar a la primera motocicleta que llevaría su nombre: la Ducati 916 Senna. Veinte años después, la Monster Senna Special Edition se viste con colores inspirados en su casco y en la bandera brasileña, creado por el Centro Stile Ducati. Son distintivos de esta versión las llantas negras, pinzas de freno y silenciadores de carbono amarillos, que reducen su peso en 4 kg, con respecto a la versión estándar. Además, equipa un asiento especial, el protector del motor a juego y una animación específica en el panel de instrumentos. Cada moto es única gracias a una placa con el nombre y número del modelo, un certificado de autenticidad y una funda específica.



ADVENTURE ELÉCTRICA

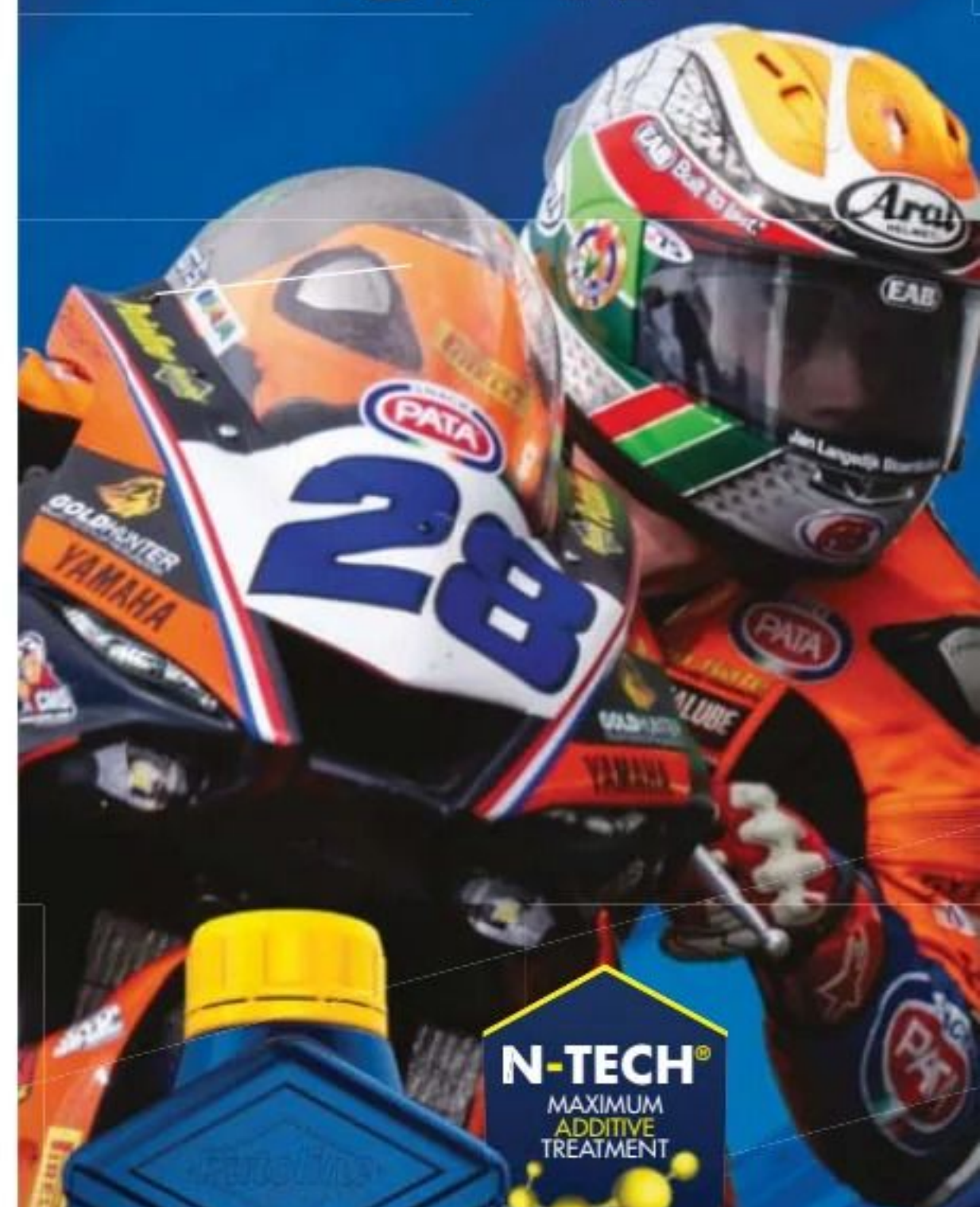
La Zero DSR 2024 es una de las grandes novedades de la firma líder mundial en motos eléctricas. Se trata de un modelo destinado a los usuarios con el carné A2, que equipa el motor Z-Force 75-10X de transmisión directa, con la tecnología de imanes internos permanentes sin escobillas con unas cifras declaradas de par motor de 170 Nm y 33 kW [44 CV] de potencia continua y una velocidad máxima de 150 km/h. La nueva batería de iones de litio de 15,6 kWh ofrece una autonomía de 249 kilómetros en entorno urbano, con

una recarga óptima de 1,4 horas. En la parte ciclo destacan las suspensiones firmadas Showa, frenos JJuan con sistema de frenada combinada [eCBS] y los neumáticos Pirelli. La personalización es uno de sus puntos fuertes, pudiendo elegir entre múltiples modos de conducción preconfigurados como Rain, Eco, Standard, Sport y Canyon. Se comercializa por 19.725 euros en la Península y de 18.200 euros en las Islas Canarias, con garantía de cinco años y kilometraje ilimitado que contemplan piezas y baterías.



DRIVEN BY TECHNOLOGY

N-TECH[®] SPR⁺



N-TECH[®]
MAXIMUM
ADDITIVE
TREATMENT

JOIN THE
MOVEMENT
CON NUESTRO

N-TECH[®] SPR⁺

5W-50

PUTOLINE OIL SIEMPRE ESTÁ DISPONIBLE
EUROMOTO85

Más información: +31(0)546818165 | info@putoline.com

www.putoline.com



Disparados

En abril se matricularon 21.259 unidades, lo que supuso una venta de más de 700 motos al día, un dato que pone de manifiesto el buen momento que sigue disfrutando el sector, y que ahora, con la llegada de un clima más benigno, se ve fortalecido. Los usuarios de movilidad siguen decantándose por la moto, y eso se refleja en los buenos datos de crecimiento. En este primer cuatrimestre se han matriculado 71.646 unidades, lo que supone un crecimiento del 7,8 % respecto a los datos del excelente 2023. La

Yamaha NMAX 125 lideró el mes con 866 unidades, por delante de Honda PCX 125 (557) y Honda SH125i (535). Y el mismo NMAX 125 se mantiene como el modelo más vendido en 2024, con 2.803 unidades. El Honda ADV 350 es el modelo de más de 125 más vendido del mercado (1.339 unidades en 2024), y la Yamaha MT07 lidera en el segmento de la moto tradicional, con 991 unidades vendidas en los cuatro primeros meses del año. Hasta los ciclomotores registraron valores positivos, con un total de 1.034 unidades matriculadas y un crecimiento del 8 %, apoyado en las compras de particulares y empresas.

REUNIÓN KTM 2024

Un año más, KTM organiza sus jornadas para sus clientes más fieles, reuniendo en un mismo evento a los propietarios de modelos 'Adventure' (novena edición) y 'Street' (segunda). El encuentro tendrá lugar en Vitoria-Gasteiz, los próximos días 13, 14 y 15 de septiembre, y ya están abiertas las inscripciones. El precio será de 125 euros por persona, incluyendo desayuno en el punto de salida, comida, cena y pack de bienvenida KTM. Para los acompañantes el coste de la inscripción será de 115 euros por persona. KTM España ha preparado rutas diferenciadas para cada modalidad. La ruta Adventure tendrá un marcado carácter "off road" en sus 280 km, por lo que se recomienda afrontarla con ruedas de tacos y en grupos de dos como mínimo. La ruta Street comprende un recorrido de 380 kilómetros por las provincias de Álava y Guipúzcoa, con un 90 % de pasos por carretera y un 10 % por caminos rurales asfaltados. Más información e inscripciones en www.reunionktm.com.



NUEVO CONCESIONARIO EN VALENCIA

Ducati inauguró nuevo punto de referencia en la ciudad del Turia, en la céntrica Plaza Pilar Bosch Monforte 5, al que asistió como maestro de ceremonias el subcampeón de MotoGP, Jorge Martín. Ducati Valencia es un espacio de 320 m² dedicados en exclusiva al fabricante italiano, que alberga tanto showroom como taller. Y en su interior se expone

toda la gama Ducati y Scrambler, así como sus respectivas colecciones de ropa y accesorios. Cuenta también con un área de Ducati Service, para asistencia y reparaciones; así como el servicio Ducati Approved motocicletas certificadas de ocasión con menos de 6 años desde su primera matriculación y un kilometraje inferior a 50.000 km.

HA LLEGADO TU MOMENTO DUCATI SCRAMBLER

Desde 99€/mes*

36 cuotas. Entrada 3.038,59€.

Última cuota en el mes 36 de 4.884,44€.

La imagen del modelo no corresponde con la oferta.

**Gracias a Ducati Active, al final del contrato
puedes pagarla, devolverla o comprar otra.**

Con Ducati Active, decidirás con la máxima flexibilidad: podrás disfrutar de tu moto el tiempo que quieras, durante un mínimo de 2 años y un máximo de 5. Y, cuando acabe el contrato, tienes el control total: puedes renovar el contrato y cambiar tu Scrambler por otra nueva, quedártela pagando o refinanciando el valor mínimo garantizado o devolverla y terminar el contrato.

**Garantía de 4 años con kilometraje ilimitado en toda la gama Scrambler.
Disponible versión limitada a 35 kW.**

*Oferta para una Ducati Scrambler Icon (2G) Red. PVP recomendado en Península y Baleares de 10.290,00€. Importe total del crédito: 7.251,4€. Comisión de apertura al contado: 253,80€. Importe total adeudado: 8.702,23€. Precio total a plazos: 11.740,82€. TAE: 8,35%. TIN: 6,50%. Sistema de amortización francés. Intereses: 1.197,03€. Coste total del crédito: 1.450,82€. Oferta válida hasta el 30/06/2024 para clientes particulares calculada a 10.000km anuales y ofrecida por Ducati Financial Services, marca comercializada por Volkswagen Bank GmbH S.E. Avda. Bruselas, 34 - 28108 Alcobendas. Reg. Mercantil de Madrid. Tomo 16828, Sección 8, Folio 184, Hoja M-287573, Inscrita con el nº 1480 del Reg. Especial del Banco de España - CIF: W-00427411.

SCRAMBLERDUCATI.COM

**SCRAMBLER
DUCATI**



Sin embrague

La automatización de la transmisión es la nueva punta de lanza tecnológica en mundo de la moto y BMW ha lanzado su propio sistema ASA (Automated Shift Assistant) para que el conductor se olvide de su embrague. Es cierto que el cambio automático tipo scooter no ha tenido tanto predicamento en las motos y por norma general los clientes quieren cajas de cambio tradicionales para poder tener el control de la moto. Así que, descartados los sistemas de embrague y variador centrífugo, los fabricantes se han decidido por automatizar las cajas de cambio tradicionales. El ASA de BMW dispone de un sistema hidráulico que se encarga de accionar tanto el embrague como la caja de cambios, y está comandado por un sistema electrónico por medio de servomotores. La diferencia de este sistema respecto a

otros es que mecánicamente se mantiene el mismo sistema de transmisión. Se ha diseñado con dos opciones, el modo automático y el manual. En ambos funciona internamente de la misma forma, ya que un actuador hidráulico se encarga de embragar y desembragar accionando los discos de un mecanismo convencional, y otro hace lo propio con el cambio. En el modo M (manual) el conductor puede accionar un pulsador en la piña izquierda que sube o baja las marchas, y también pueden realizarse utilizando la palanca de cambio con el pie. En el modo D (automático) es el sistema electrónico quien decide cuando cambiar eligiendo la relación de cambio según los parámetros asignados. En resumen, el ASA elimina el accionamiento del embrague, de hecho, no existe maneta, y logra cambios de marcha más rápidos y seguros incluso en cuestas, y evita que el motor se cale.

ANA CARRASCO MARCA TERRITORIO

La murciana lideró las dos jornadas del primer test de la historia del Mundial Femenino de Velocidad, que se celebraron en el Cremona Circuit, con casi siete décimas de renta sobre la italiana Roberta Ponziani y más de un segundo respecto a la catalana Sara Sánchez. Unos entrenamientos que contaron con las 23 pilotos participantes en el test (todas las inscritas para la temporada menos la francesa Emily Bondi, lesionada), y en el que las pilotos se acoplaron a sus Yamaha YZF-R7 calzadas con neumáticos Pirelli. Tras este primer test, Carrasco se confirmaba como la principal favorita a llevarse el primer título mundial femenino de velocidad. Además de la piloto de Cehegín, también participarán las españolas Beatriz Neila, Sara Sánchez y Andrea Sibaja. El estreno del WorldWCR será en la carrera de Misano del 14 al 16 de junio en un calendario compuesto por seis rondas (Emilia-Romaña, Gran Bretaña, Portugal, Hungría, Italia y España).



PRIMERAS HÍBRIDAS A LA VENTA

Kawasaki ya comercializa en España sus innovadoras Ninja y Z Hybrid 7, las únicas motos híbridas del mercado. Disponen de un motor bicilíndrico de 59 CV de potencia máxima y un motor eléctrico que le aporta 9 kW de potencia extra, para un total de 70 CV. Se pueden utilizar tres modos distintos. Modo Eco-Híbrido, el motor eléctrico y el de combustión trabajan juntos, con la posibilidad de elegir entre una transmisión automática

de seis velocidades o la selección manual de marchas mediante levas en el manillar izquierdo. Modo EV 100 % eléctrico, con cero emisiones y acceso a zonas restringidas. Y el modo Sport-Hybrid, que libera todo el potencial de los motores eléctrico y de gasolina, con la adición de una función E-Boost, que se activa con un pulsador, y que aprovecha toda la potencia disponible en ambos motores durante cinco segundos.

PIRELLI

LA EMOCIÓN SERÁ SOLO UNO DE LOS REGALOS EN TU VIAJE



DIABLO
ROSSO IV

DIABLOTM
SUPERCORSA SP

ANGELTM GT II

**COMPRA UN JUEGO DE NEUMÁTICOS PIRELLI
Y CONSIGUE ESTA MOCHILA DE VIAJE**



ESCANEA EL QR, SUBE LA FACTURA DE COMPRA Y CONSIGUE TU PREMIO.

Promoción válida del 3 de junio al 31 de julio de 2024 o hasta agotar existencias, por la compra y montaje de un juego de neumáticos radiales DIABLO SUPERCORSA SP V4, DIABLO ROSSO IV o ANGEL GT II, en nuestra Red de Talleres Oficiales de España. Quedan excluidas las compras de producto online.



KAWASAKI NINJA 500 / SE

SI HAY UN SEGMENTO DENTRO DEL A2 QUE SE ENCUENTRA EN PLENA EBULLICIÓN, SIN DUDA ES EL DE LOS MODELOS MÁS DEPORTIVOS DE MEDIA CILINDRADA, UNAS MOTOS CREADAS PARA LOS JÓVENES QUE QUIEREN SENTIR TODAS LAS SENSACIONES QUE UNA MOTO DE ESTA CATEGORÍA.

TEXTO: PEPE BURGALETA. FOTOS: KAWASAKI.

Las deportivas de media cilindrada llegaron inicialmente como una categoría proveniente de mercados orientales, en los que las 300 cc eran motos muy populares. La introducción en el nuestro no ha sido fácil, ya que se trataba de motos de tamaño más reducido del habitual, creadas para tallas menores y dentro de la categoría A2 no alcanzaban en sus prestaciones el límite que marcaba la legislación. Hasta se creó todo un Mundial denominado Supersport 300 en el de Superbike que todavía se mantiene con esta denominación, pero qué, a tenor de los acontecimientos, no sería de extrañar que cambiase su denominación a 450 e incluso 500. El motivo está claro, esas motos han crecido de manera constante y ya cubican en su mayoría cerca del medio litro, como ha ocurrido con la Ninja 500, una moto que empezó siendo una 250, y que pasó a 300, a 400, y ahora aumenta su cilindrada hasta los 451 cc para acercarse a las prestaciones de sus principales rivales.

De hecho, la Yamaha YZF-R3 junto a la KTM RC390, son las únicas que, de momento, se mantienen en sus trece en cuanto a la capacidad del motor.

Kawasaki ha convertido su Ninja 400 en esta Ninja 500, y su intención ha sido la de acercar sus prestaciones a las de los modelos de más cilindrada de la categoría, como la Honda CBR500R, a la que se sumó la pasada temporada la CFMoto 450 SR y ahora también la Aprilia RS 457, para crear todo un conjunto que también puede revolucionar las parrillas de esta categoría cuando cambie el reglamento. La Ninja 400 ha sido hasta ahora la moto con más éxito en las carreras y da un paso más con unos cambios que van más allá de un simple aumento de cilindrada.

MÁS PAR CON EL MISMO TAMAÑO

El objetivo no ha sido aumentar la potencia máxima, que en realidad es prácticamente la misma, se gana medio caballo desde



La esencia deportiva de la saga Ninja está también presente en la benjamina de la familia. Renovada instrumentación con pantalla a color TFT, llave electrónica, y máxima conectividad.



los 45 CV de la 400, sino el par a medio régimen. Para alcanzar los 451 cc se ha aumentado la carrera de los cilindros 6 mm, algo que ha venido acompañado de un cambio en el diseño del cigüeñal, que tiene nuevos contrapesos de diferente forma y menos inercia. Con el cambio de masa del cigüeñal, también se han modificado el de los contrapesos del eje de equilibrado para que cumplan su función. El mayor trabajo se ha realizado en la zona superior del motor, empezando por la admisión. Ésta cuenta ahora con conductos rectos, algo que ha sido posible al inclinar los cilindros hacia delante. Los conductos de cada cilindro tienen longitudes diferentes, con los inyectores situados más cerca del motor y la caja de aire ha aumentado su volumen hasta los 5,8 litros. También son nuevas las bielas, pistones, válvulas, ha aumentado la relación de compresión y los pistones reciben un tratamiento de endurecimiento. Otro sistema que se ha actualizado es el accionamiento de las válvulas, sustituyendo el clásico por medio de vasos invertidos a uno con empujadores intermedios entre la leva y la propia válvula, que reduce inercias y esfuerzos. El embrague tiene doble

Técnica

Precio: 6.750 € / 7.250 €; **Motor:** 2 cil. en línea. Refr. líquida; **Distribución:** DOHC 8 V; **Diámetro x carrera:** 70,0 x 58,6 mm; **Cilindrada:** 451 cc; **Compresión:** 11,3:1; **Potencia máx. dec.:** 33 kW (46 CV) a 9.000 rpm; **Par máx. dec.:** 43 Nm a 6.000 rpm; **Alimentación:** 2 inyectores. Toberas de 32 mm; **Modos de conducción:** No tiene; **Ayudas electrónicas:** No tiene; **Acc. Embrague:** Cable; **Cambio:** 6 relaciones; **Transmisión sec.:** Cadena; **Chasis:** Tubular de acero; **Basculante:** Doble brazo de acero; **Geometría:** 24,3° / 92 mm Suspensión del.: Horquilla convencional; **Diám. Barras / Recorrido:** 41 mm / 120 mm; **Reglajes:** No tiene; **Suspensión tras./ Recorrido:** Monoamortiguador / 130 mm; **Reglajes:** Precarga; **Freno del.:** Un disco de 310 mm; **Pinzas:** 2 pistones; **Freno tras.:** Un disco de 230 mm; **Pinza:** 2 pistones; **ABS tipo/ Desconec.:** Estándar / No; **Rueda del.:** 110/70-17". Llanta 3,00"; **Rueda tras.:** 150/60-17". Llanta 4,00"; **Medidas. Cap. depósito:** 14 l; **Peso lleno:** 172; **Dist. entre ejes:** 1.375 mm; **Altura asiento:** 785 mm.

asistencia, y se ha trabajado en la gestión para mantener las emisiones dentro de la homologación Euro 5+.

La parte ciclo ha quedado bastante inalterada con su chasis tubular de acero que cuenta con placas traseras de aluminio para soportar junto al cárter del motor el basculante. También se mantiene la horquilla convencional y un disco en cada rueda con pinzas de dos pistones paralelos. Las ruedas tienen medidas 110/70-17" y 150/60-17". Algo que sí ha cambiado es la carrocería, con el aspecto habitual de las Ninja, pero con ópticas LED. Como ocurre con la Z500 naked, con la que comparte prácticamente toda su mecánica, se han creado dos versiones, la estándar y esta SE que cuenta con un equipamiento superior al incluirse llave electrónica, un cuadro TFT en color de mayor definición con conectividad, intermitentes LED y otra decoración. Algo en lo que no ha cambiado la Ninja 500 respecto a sus antecesoras es en su tamaño, que sigue siendo de la misma talla que el de la Yamaha YZF-R3 por poner un ejemplo, más pequeña que la de una 500 cc como la Honda CBR500R. Esta medida más contenida se extiende a la de los neu-

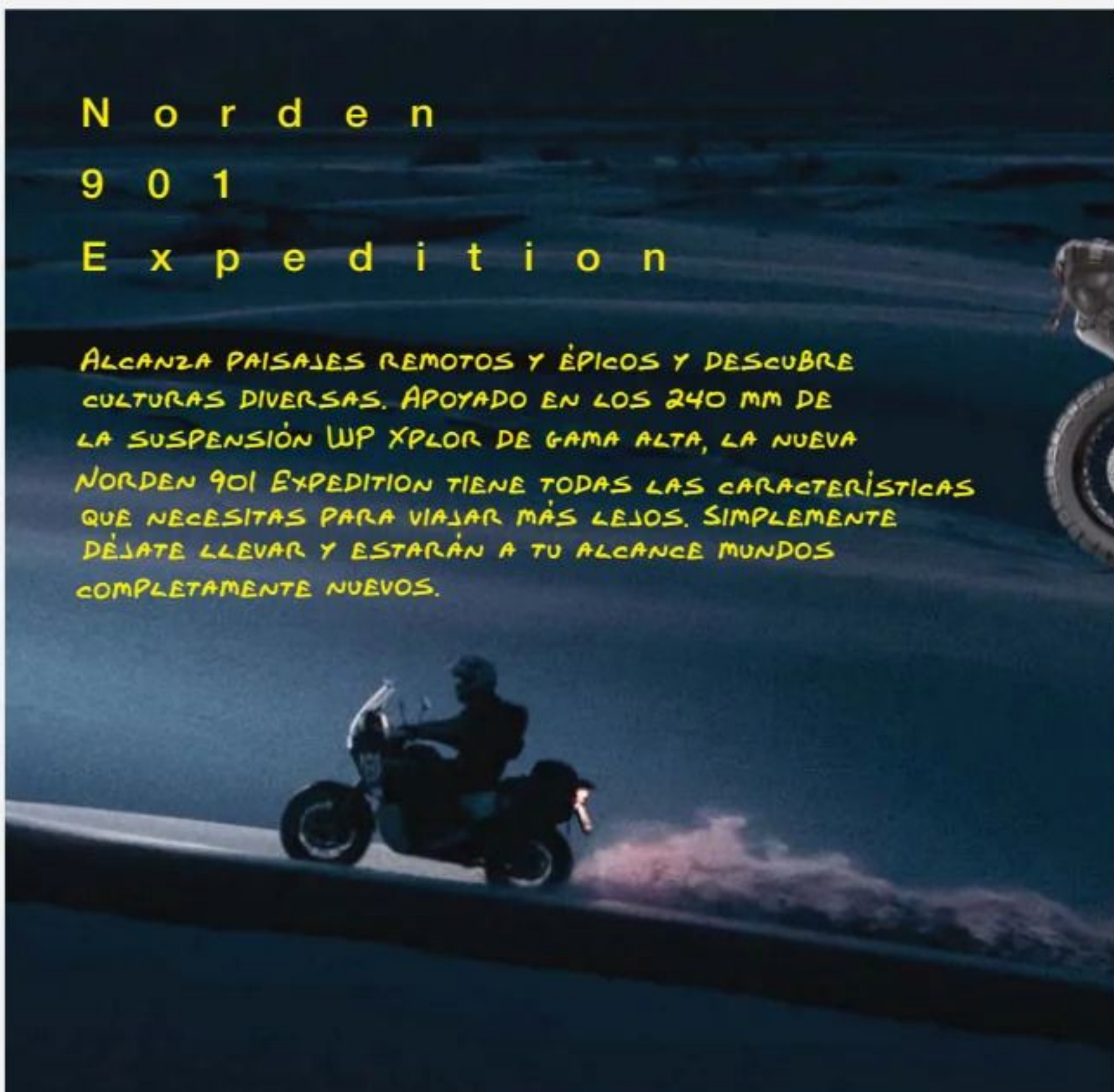
Convierte viaje en expedición.

Norden 901 Expedition

ALCANZA PAISAJES REMOTOS Y ÉPICOS Y DESCUBRE CULTURAS DIVERSAS. APOYADO EN LOS 240 MM DE LA SUSPENSIÓN WP XPLOR DE GAMA ALTA, LA NUEVA NORDEN 901 EXPEDITION TIENE TODAS LAS CARACTERÍSTICAS QUE NECESITAS PARA VIAJAR MÁS LEJOS. SIMPLEMENTE DÉJATE LLEVAR Y ESTARÁN A TU ALCANCE MUNDOS COMPLETAMENTE NUEVOS.



889 cc 105 CV 240 mm de recorrido



El chasis multitubular de acero norma de la casa, incluye el subchasis trasero y sujeta el motor por la parte superior, mientras unas placas traseras ancladas al cárter se encargan de sujetar el basculante y la suspensión trasera. El basculante es de acero.



La carrocería ha sufrido modificaciones en diversos puntos y cuenta con un nuevo frontal y ópticas LED, que incluyen las de los intermitentes en la versión SE, que también tiene un cuadro TFT en color de mayor calidad además de llave electrónica.

La horquilla delantera es de tipo convencional y carece de regulación, mientras el amortiguador trasero es regulable en precarga y está anclado sobre bieletas progresivas. Los frenos cuentan con un disco en cada rueda y pinzas de doble pistón paralelo.

El nuevo motor no sólo aumenta de cilindrada hasta los 451 cc con más carrera en los cilindros, sino que ha sido modificado para lograr conductos de admisión rectos, una mayor caja de aire, menor inercia del cigüeñal, nuevos ejes de balance, bielas o pistones con tratamiento superficial en su cabeza.

máticos, la distancia entre ejes o la altura del asiento, de manera que es una moto perfecta para quienes tengan menos talla y también para el segmento femenino.

COMPACTA

Aun así, sigue siendo válida para el resto, que puede aprovechar precisamente la agilidad y ligereza inherentes a su diseño. La posición no está forzada, porque los semimanillares tienen la altura correcta y no vas muy encogido. Respecto a su hermana la Z500 la posición carga algo más el tren delantero, pero no excesivamente. El trabajo realizado para llenar de par la zona media se nota de inmediato, respecto a la anterior 400 cc parece otra moto, con empuje desde antes de las 6.000 rpm y una aceleración que no cesa hasta acercarse a las 9.000 rpm, donde se estabiliza hasta el corte por encima de las 11.500 rpm. A este mayor músculo en medios se une una caja de cambios que trabaja bastante bien, con un embrague de una suavidad extrema, en el que su sistema de doble asistencia además te permite olvidarte de él, incluso en reducciones que no sean muy forzadas. Las suspensiones tienen un tarado deportivo y amortiguan bien teniendo en cuenta el segmento en el que nos encontramos, aunque el aspecto de la horquilla convencional recuerde a años pasados. El amortiguador está anclado sobre bieletas que ayudan en su función. Los frenos, con un gran disco delantero son suficientes, pero sin más. Si quieres parar realmente la moto, tienes que

Rivales



Aprilia RS 457

457 cc / 48 CV / 175 kg / 6.999 €



CFMoto 450 SR S

450 cc / 47 CV / 179 kg / 7.390 €



Honda CBR500R

471 cc / 47 CV / 192 kg / 7.400 €

apretar con fuerza la maneta, pero incluso en estas condiciones el chasis cumple. Los neumáticos más estrechos de la talla habitual la proveen de una gran agilidad sin que se llegue a mostrar nerviosa, y mantiene perfectamente la trayectoria, pero lógicamente tienen algo menos de agarre con la moto completamente inclinada.

El equipamiento en la versión SE es de auténtico lujo con la llave electrónica y el cuadro similar al de sus hermanas mayores, que tiene una excelente lectura, aunque se maneja desde su propio soporte. Además, Kawasaki ha logrado un precio por debajo de la mayoría de sus rivales más directas en la moto que a tenor de los resultados en las carreras, es la más eficaz de su segmento. **M**

Conclusión

Las antecesoras de la Kawasaki Ninja 500 han sido las motos más laureadas en las carreras, y con su aumento de cilindrada, par y equipamiento, esta nueva versión quiere serlo también en la carretera. Juega con un tamaño menudo que la proporciona unas grandes prestaciones y una agilidad sobresaliente, y ahora, con un motor claramente más fuerte en medios, es más eficaz en la vida diaria, en la que no se están apurando constantemente las posibilidades del motor.



EXPLORA SIN LÍMITES JUST RIDE.

VE MÁS ALLÁ DE LA CARRETERA CON TRAILMAX RAID.

El **Trailmax RAID** es el eslabón que faltaba en la gama de neumáticos de aventura de Dunlop. Complementa las motos de aventura y dual-sport de hoy en día con un rendimiento de neumáticos a la altura. La excelente tracción fuera de la carretera y el fuerte agarre en mojado se combinan con un desgaste equilibrado que permite tanto a los ocasionales exploradores como a los más exigentes enfrentarse a los viajes más desafiantes, especialmente más allá del final de la carretera.



¡Síguenos!



/dunlopmoto.es



@Dunlop_ES



@dunlop_es

Más información aquí
o visita dunlop.es



VOGE 900DSX

LA MARCA VOGÉ AMPLÍA SU GAMA DE MOTOS TRAIL CON LA INCORPORACIÓN DE UNA NUEVA INTEGRANTE, LA 900DSX, QUE NO SÓLO ES LA HERMANA MAYOR DE LA SAGA, SINO QUE SE CONVIERTE EN EL NUEVO BUQUE INSIGNIA DE LA FIRMA ASIÁTICA.

TEXTO: ABELENDA. FOTOS: VOGÉ (LLUIS LLURBA).

Esta moto es fruto del desarrollo conjunto con BMW, en una colaboración entre la marca alemana y la asiática que ambas partes exponen abiertamente y sin tapujos, y que en este caso se ha aprovechado para el diseño del motor.

Hablamos de un bicilíndrico en línea de 895 cc, con el cigüeñal calado a 270 grados, 95 CV de potencia (70 kW), 95 Nm de par e inyección electrónica Bosch.

El hecho de quedarse por debajo de los 100 caballos posibilita ofrecer una versión limitada para carnet A2, aunque ésta no llegará hasta febrero de 2025 cuando aparezca también la versión homologada para la Euro 5+.

El chasis se ha diseñado especialmente para la 900, pues es diferente al resto de la saga DSX. Se trata de un bastidor perimetral en acero, con el motor portante al prescindir de cuna, subchasis desmontable en acero y basculante en aluminio.

Las suspensiones emplean material Kayaba delante y detrás, con horquilla

invertida de 43 mm y multirregulable -precarga, compresión y extensión-, y amortiguador con ajuste de precarga remota e hidráulico de rebote. Tampoco falta un amortiguador de dirección.

Los frenos combinan pinzas Brembo con bombas de fabricación propia, para un doble disco delantero de 305 mm y uno trasero de 265, así como ABS de doble canal.

"FULL EQUIPE"

Como estáis comprobando, la estructura de la 900DSX es más o menos convencional, pero, ahora bien, por lo que destaca la Voge es por contar con un impresionante equipamiento "full equipe" en el que no falta prácticamente de nada.

En materia de confort de marcha, cuenta con parabrisas ajustable a mano -dos posiciones-, puños y asiento calefactables; tomas de corriente de 5 y 12 voltios con salidas para USB estándar, USB C y enchufe tipo mechero; iluminación LED con faros antiniebla auxiliares





El cuadro de instrumentos es realmente amplio y ofrece una visualización muy nítida. Desde la pñal izquierda podemos manejar el control de cruceo y la calefacción de los puños y el asiento.



e intermitentes con función de frenada de emergencia.

Para facilitar las operaciones de mantenimiento y mejorar la robustez general, viene con caballete central, cubrecárter, defensas de motor, cubremanetas y llantas de radios tubeless con neumáticos Pirelli.

Y en "gadgets" electrónicos, la 900DSX tampoco es ni mucho menos espartana: "quick shifter", llave de proximidad, radar trasero para sistema de aviso de ángulo muerto en los espejos, control de cruceo; pantalla TFT de 7 pulgadas con sistema de conectividad para móviles, navegador paso a paso y monitor de presión de neumáticos; e, incluso, cámara de vídeo frontal. Todo esto es lo que ofrece de serie la 900DSX por 8.888 euros

LAS TRES BES

La impresionante relación equipamiento/precio de la 900DSX deja claro que esta moto cumple a la perfección la tercera cualidad esencial de un artículo comercial: barata. La segunda de las bes, la de bonita, siempre es una cuestión de gustos subjetivos, pero lo cierto es que la Voge

Técnica

Precio: 8.888 €; **Motor:** 4T, 2 cil. en línea, refrigeración líquida; **Diámetro x carrera:** 86 x 77 mm; **Cilindrada:** 895 cc; **Compresión:** 13,1:1; **Potencia máx. dec.:** 70 kW [95 CV] a 8.250 rpm; **Par máx.:** 95 Nm a 6.250 rpm. **Transmisión sec.:** Cadena; **Cambio:** 6 relaciones; **Chasis:** Perimetral en acero; **Geometría:** N.D.; **Suspensión delantera:** Horquilla KYB de 43 mm/ 195 mm de recorrido / Ajustable en precarga, compresión y extensión. **Suspensión trasera:** Monoamortiguador KYB / 198 mm de recorrido / Ajustable en precarga y extensión; **Freno del./tras.:** Doble disco de 305 mm. Pinzas Brembo de 4 pistones/ Disco de 265 mm. Pinza Brembo de 2 pistones; **Ruedas:** 90/90-21" / 150/70-17"; **Capacidad depósito:** 17 litros; **Distancia entre ejes:** 1.580 mm; **Altura asiento:** 825 mm; **Peso [vacío]:** 215 kg.

cumple con los estándares estéticos de las adventure occidentales. Algo que se debe a un diseño de procedencia italiana, y de ahí sus líneas angulosas y robustas.

La primera de las bes, la de buena, es la que pudimos comprobar rodando por primera vez con la 900DSX por la Sierra Norte de Guadalajara, completando unos 200 kilómetros por carreteras de todo tipo, incluso algunas pistas de tierra.

La Voge ofrece un comportamiento que cumple acertadamente con sus aspiraciones, sobre todo en los apartados esenciales. Un ejemplo claro lo encontramos en el motor, ya que el bicilíndrico mestizo ofrece unas prestaciones muy buenas, con unos 95 CV que expresan su mayor vigor en bajos y, sobre todo, en medios, pues arriba encontramos una estirada permisiva pero plana. Resulta una mecánica capaz y placentera para recorrer kilómetros de forma alegre y sin darnos cuenta, ante un nivel de vibraciones ajustado que tan sólo se siente puntualmente entre 4.500 y 5.000 vueltas.

También nos parece precisa la respuesta del acelerador electrónico, aunque siempre que dejemos puesto el modo Road, pues en

LS2

-20%
EN CASCOS

¡CONDUCE SEGURO CON LS2!

GANA
UNA MOTO 125 cc



**PARTICIPA EN
NUESTRO SORTEO**

promoción válida desde el 01/06/24 al 31/07/24. Ver bases y condiciones en [LS2helmets.com/sorteos/conduce-seguro-con-ls2](https://ls2helmets.com/sorteos/conduce-seguro-con-ls2)

Cubremanetas cerrados, defensas de motor, caballete central, cubrecárter, estriberas de piloto y acompañante con dentado off road... Todo ello viene de serie en la Voge por un precio de 8.888 euros.



Igual que otros modelos de la marca Voge, la 900DSX viene de serie con una cámara de vídeo de alta resolución que incluso permite realizar fotografías mediante un botón en el manillar.

Los frenos combinan pinzas Brembo con bombas de fabricación propia. Las llantas de radios son de tipo tubeless y vienen calzadas con neumáticos Pirelli Scorpion Trail II.

El motor bicilíndrico se ha desarrollado de forma conjunta entre Voge y BMW. La parte mecánica es la misma que la de modelos alemanes de 900 como la nueva GS, aunque con diferente electrónica.

Rivales

el Sport, el Enduro y el Rain surge un tacto menos natural, por exceso de agresividad en los dos primeros, y demasiado retardo en el tercero.

Las pequeñas imperfecciones aparecen en el funcionamiento del "quick shifter", que falla en ciertas situaciones, aunque el propio mecanismo de la transmisión también parece algo impreciso. Nada que achacar tiene la respuesta del embrague, de accionamiento suave en la maneta y actuación dosificable.

El comportamiento ciclo también consigue una satisfacción notable y sin estridencias. La 900DSX nos parece una trail especialmente estable en recta y cambios de dirección a alta velocidad, con suficiente manejabilidad en tramos más sinuosos pero, lógicamente, afectada por la rueda delantera de 21 pulgadas y un peso de 215 kilos (con su depósito de 17 litros vacío).

Las suspensiones ofrecen de partida un comportamiento dispar, con un tren delantero algo firme y un amortiguador demasiado vivo. Pero ambas situaciones son subsanables jugando un poco con los reglajes como pudimos comprobar durante la prueba.

De los frenos, nos ha convencido plenamente el delantero, con mucho potencia y tacto preciso, pero no así el trasero, que resulta demasiado agresivo y tiende a bloquear con facilidad, por lo que el ABS salta muy pronto (y con el sistema desconectado, en modo Off Road, tiende a bloquear más de lo adecuado).

La Voge ofrece un puesto de mandos confortable, con un asiento cómodo y no muy alto (825 mm), protección aerodiná-

mica correcta aunque mejorable, estriberas amplias y muy bien situadas y un manillar que resulta algo más bajo de lo que se estila en los modelos trail.

Hay otros detalles que sí aportan el nivel de confort esperado como el buen funcionamiento de la calefacción de los puños y el asiento, los testigos de ángulo muerto bien integrados en los retrovisores -se ven, pero no molestan- y la excelente calidad del cuadro de instrumentos, con mucha nitidez en su generosa pantalla, dígitos grandes y buena distribución de la información.

En conducción off road, la Voge se defiende por la nobleza del chasis y el buen hacer de las suspensiones, aunque la baja posición del manillar y la agresividad del motor en el modo Off Road nos hace verla como trail más adecuada para aventuras asfálticas que para excursiones camperas. **M**



BMW F 900 GS Adventure

895 cc / 105 CV / 209 kg (lleno) / 15.430 €



Honda XL750 Transalp

755 cc / 91,8 CV / 208 kg (lleno) / 11.000 €



KTM 890 Adventure

889 cc / 103 CV / 200 kg (vacía) / 14.999 €

Conclusión

La Voge 900DSX cumple holgadamente las expectativas y se acoge perfectamente a la calificación "triple be": buena, bonita y barata. Sobre todo, porque ofrece una relación equipamiento/precio difícilmente mejorable, con todos los extra que cualquiera querría en una maxitrail "para todo" e incluso algunos con los que no todo el mundo contaba, como la cámara de vídeo integrada. Además, la adventure asiática propone un comportamiento equilibrado y sin grandes pegas, especialmente por su estable bastidor y su resolutivo motor.



UNA CATEGORÍA PROPIA LA ERGONOMÍA DE LA MOTO: ¿EN QUÉ CONSISTE EXACTAMENTE?

Una conducción placentera. Todos los sentidos centrados en el pilotaje. Todo fluye. Todos conocemos esta sensación única que se da al conducir una moto. Esa conducción relajada se logra cuando la ergonomía es la correcta y nada nos duele, nada nos molesta, nos sentimos completamente a gusto y en armonía con la moto. Y la conducción es intuitiva y fluida, sin distracciones que la alteren.

LOS COMPONENTES ERGONÓMICOS DE WUNDERLICH NOS LLEVAN A UNA CONDUCCIÓN TAN PLACENTERA QUE AUMENTA LA SEGURIDAD A LOS MANDOS DE NUESTRAS MOTOCICLETAS

Los asientos **AKTIVKOMFORT**, las alzas de manillar **ERGO** y **ERGO+** y los conjuntos de estriberas **VARIO** son la base de la ergonomía. Con las manetas de freno y embrague ajustables, así como con los pedales de cambio y freno regulables, no hay duda de que conseguiremos que la moto nos ajuste como un guante. ¿Cansado del azote del aire? No lo sufrirá más con nuestros parabrisas de las series **MARATHON** o **TOURING-SPORT**, entre otras.

**¡TODOS SOMOS ÚNICOS, Y NECESITAMOS UN AJUSTE
PERSONALIZADO! COMPRÉBELO USTED MISMO.**

**WUNDERLICH – ERGONOMÍA
PARA MOTORISTAS**



ALZAS DE MANILLAR ERGO+



MANETA DE FRENO AJUSTABLE VARIOLEVER

YAMAHA TENERE 700 GYTR

LA TENERE 700 SE TRANSFORMA EN MOTO DE CARRERAS RALLY RAID INCORPORÁNDOLE UNA SERIE DE "KITS" QUE ADAPTAN LA VERSIÓN WORLD RALLY EN VERSIÓN RACING. "GADGETS" CON LOS QUE LA BICILÍNDRICA ES MÁS GRANDE, MÁS POTENTE Y EFICAZ EN EL DESIERTO.

TEXTO: AYALA/TORRES-ACERO. FOTOS: YAMAHA

La Tenere nació como una trail enduro y ahora Yamaha la ha transformado en una competitiva moto de rallye a base de introducirle una serie de "kits" que han sido desarrollados por GYTR (Genuine Yamaha Technology Racing), su departamento de piezas especiales. Componentes afinados por el plantel de pilotos de Stéphane Peterhansel, Jordi Arcarons, Pol Tarrés y Alessandro Botturi.

¿Por qué? Hace ya unos años Yamaha decidió bajarse del tren del "Dakar", dejando de competir oficialmente en esta carrera que había ganado en numerosas ocasiones. Desde aquello sus miras en el mundo de la competición están pruebas donde sí tiene cabida su motor bicilíndrico. Como el África Eco Race, Maroc Desert Challenge, o Transnatolia.

KITS GYTR

La transformación de la World Raid en trail racing se realiza incorporando alguno de los 3 kits disponibles, vinculados entre ellos, acumulativos y en escalado de piezas. Mejorando prestaciones de motor y de parte ciclo hasta convertirla en una rally raid de carreras.

1. Kit Performance (4.895 € + IVA).

Mejora el motor con escape Akrapovic de titanio, caja de filtro de aire más grande, con soporte de fibra de carbono y filtro de espuma. Tapa de embrague más estrecha

que la de serie y con acceso rápido para cambiar discos. También tiene la ECU Stage 1 que aporta 9 CV extra de potencia. Se incluyen estriberas rally de titanio, más anchas y grandes.

2. Kit Handling (10.904 € + IVA). La parte ciclo gana estabilidad y manejabilidad. Incluye llantas Haan con aros Takasago Excel, más estrechas que las de serie para montar mousses; kit de frenos Brembo con 1 disco delantero de 300 mm, de 267 mm el trasero; cadena reforzada con corona de 46 dientes (2 menos que de serie); guardabarros alto; radiador de aceite y kit de refrigeración con protector del radiador; suspensiones con horquilla Kayaba de 48 mm y amortiguador Paioli; amortiguador de dirección Scott, ECU Stage 2 y ABS no activo por los frenos diferentes.

3. Kit Rally (7.587 € + IVA). Piezas para tener una moto rally raid. Incluye depósito de combustible de gran capacidad delantero y trasero (37,6 litros, en total) con bomba de gasolina e interruptor de manejo de las bombas; araña e instrumentación adaptada para la instalación de instrumentos de navegación y road book; testigos luminosos; cúpula alta; asiento, manillar y manetas rally; cubercárter y protectores de carbono; cubremanetas; adhesivos con imagen de la moto de carreras oficial en la Africa Eco Race...





El completo equipamiento de piezas que ofrece el catálogo GYTR de Yamaha para la Tenere permite transformarla en una auténtica moto de carreras.



Hay que apuntar que todas estas piezas se pueden comprar sin completar los kits, como accesorios individuales. Por ejemplo, la tapa del embrague es un elemento que todos deberíais montar en vuestras Tenere, no tanto por tener mejor accesibilidad mecánica, sino porque estrecha mucho el lateral derecho, muy ancho de serie. Además, coloca la leva más adelantada y, por ello, el piloto dispone de mejor ergonomía y mayor movilidad. Otros elementos como el kit de freno delantero con un disco de 300 mm, en vez de los dos de serie de 282 mm, también me resulta muy interesante, para aligerar el tren delantero y ganar mordiente de frenada, además de mayor resistencia al fadding. En cualquier caso, preguntar en vuestro concesionario oficial Yamaha y saldréis de dudas de lo que podéis montar, aunque las opciones son muy amplias y podéis tener cada uno la Tenere que necesitáis o la que se ajuste a vuestro presupuesto. Porque dinero se gasta y si sumáis los tres kits son 23.386 euros + IVA, además de las aproximadamente 50 horas de mano de obra de montaje y, nos os olvidéis de la Yamaha Tenere 700 World Rally

Técnica

Precio: 35.000 € (aprox.); **Motor:** 4T, 2 cil. en línea, Refr. líquida; **Diámetro x carrera:** 80 x 68,6 mm; **Cilindrada:** 689 cc; **Compresión:** N.D.; **Potencia máx. dec.:** 61 kW [84 CV] a 9.000 rpm; **Transmisión sec.:** Cadena; **Cambio:** 6 relaciones; **Chasis:** Doble cuna de acero; **Basculante:** doble brazo de aluminio; **Geometría:** 28°/110 mm; **Suspensión del/tras.:** Horquilla de 48 mm [270 mm] / Monoamortiguador [260 mm]; **Freno del./tras.:** 1 discos de 300 mm. Pinzas de dos pistones/ Disco de 267 mm; **Ruedas:** 90/90-21" / 150/70-18"; **Capacidad depósito:** 37,6 litros; **Distancia entre ejes:** 1.615 mm; **Altura asiento:** 920 mm; **Peso:** 226 kg. [llena].

(14.299 €). Es decir, hay que invertir 28 mil euros de piezas y catorce mil de moto, que son 42 mil euros en total. En Yamaha dicen que ya tienen muchas ventas.

EFFECTIVIDAD

Subirse a la moto es una tarea nada fácil si no tienes las piernas muy largas. El asiento queda a 920 mm del suelo (parecen más, ciertamente) y una vez arriba comprobamos que la moto, que llena pesa más de 226 kg. 194 kg, vacía, no te pone fáciles las cosas maniobrando en parado o baja velocidad.

El peso está ahí, no hay otra. Con un reparto entre ejes de 92 kg. delante y 102 kg. detrás, en cuanto empiezas a rodar unos metros percibes el bamboleo del desplazamiento del combustible dentro de los depósitos (no están tabicados), casi 38 litros en total. Y al ir avivando el ritmo entiendes enseguida que hay que pilotarla muy decidido con el gas. La transferencia de masas resulta notable, sobre todo en deceleraciones imprevistas hasta que te adaptas. Pero como se dice... a la fuerza, ahorcan. Y como apuntábamos hay que llevarla a base de

HERE, ARTISTS PAINT WALLS
WITH SPRAY AND STREETS
WITH RUBBER*

BSA

GOLD STAR 650CC
THE SOUL OF BIRMINGHAM**



WWW.BSACOMPANY.CO.UK

*AQUÍ LOS ARTISTAS PINTAN LAS PAREDES CON SPRAY Y LAS CALLES CON GOMA.

**EL ALMA DE BIRMINGHAM



“gas” para contrarrestar que en cambios de dirección la parte trasera deje de empujarnos hacia fuera de la trazada sacándonos de la curva, haciendo que la rueda trasera derrape y barra la curva, lo que mitiga que se hunda la delantera al girar.

Poco a poco se le van pillando las medidas, y se nota que resulta bastante ancha en la zona de los depósitos. Eso sí, cuesta más acostumbrarse al reparto de pesos pues no te puedes despistar. En todo momento debemos ir anticipándonos a las reacciones y la GYTR constantemente nos recuerda que ya no estamos pilotando una moto diseñada para recorrer el mundo tranquilamente. Eso se acabó, esta Tenere GYTR ya no es una trail, ahora es una moto de carreras y se ha de conducir con precisión y decisión, sobre todo, en tramos arenosos o dunas. Por cierto, con la monta de la horquilla Kayaba de 48 mm cambian las cotas de dirección de la moto: el avance pasa a 110 mm, el lanzamiento a 28° y la distancia entre ejes sube a 1.615 mm (1.595 mm de serie). En pistas rápidas rectilíneas, claramente su feudo, nos muestra la otra cara de la moneda. Aquí la nobleza de las reacciones de su chasis y suspensiones muestra equilibrio y aplomo. Se puede ir muy deprisa, pero hay que ser muy experimentado y decidido para aprovechar todo su potencial, especialmente circulando en 5ª y 6ª marcha. En grandes planicies te transmite sensaciones que te invitan a pensar que vas a bordo de un trasatlántico surcando océanos. Todo pasa a buen ritmo sin cabeceos excesivos y tu línea de visión apenas se mueve arriba y abajo lo que te permite concentrar la vista en el horizonte

Rivales



FANTIC XEF RALLY FACTORY
449 cc / N.D. CV / 140 kg / 23.990 €



KTM 450 RALLY REPLICA
449 cc / N.D. CV / 139 kg / 31.300 €

más próximo. El nuevo conjunto de suspensiones Kayaba, delante con barras de 48 mm de diámetro y 270 mm de recorrido y 260 detrás, se gana el pan, o el cuscus estando en Marruecos. Te permiten abordar con mucha seguridad las “olas”, por grandes que sean. Si tu talla es menuda, 65 kg. y 1,68 de altura en nuestro caso, de poco vale intentar mover esta moto en cambios de apoyo a base de caderas o cintura. Su enorme masa se revela y si no hacemos derrapar la rueda motriz para sobrevivir, la moto irá por donde ella quiera. Hay que acelerar, y en su justo momento. Aquí es donde más se aprecia la ayuda que supone el notable incremento de potencia que proporciona la nueva gestión electrónica de el Kit GYTR. Ahora el bicilíndrico proporciona cerca de 84 CV, que son casi 10 más que la 700 de serie. Lo que sumado a lo que se ha ganado en la entrega de par, pilotarla a base de derrapajes controlados se convierte en tu mejor salvo conducto. **M**

Conclusión

En los 5 años de vida de este modelo ha introducido en el mercado más de 60.000 Tenere. Ahora tiene claro que esta versión no será una “best seller”, con sus más de 30.000 euros de precio, con todos los kits montados más el precio de la moto. Aunque las expectativas son muy buenas [GYTR ya tiene una amplia lista de pedidos para ser entregados]. Pero sin duda su imagen contribuirá mucho a potenciar las ventas del resto de su gama.



CARBON **F71**



**YOUR LIFE
YOUR STYLE**

F71
CARBON

Desde **459,90 €**
2XS a 2XL

PINLOCK 70
INCLUIDO

SMART HJC
PREPARADO

hjchelmets.eu



GAMA INDIAN SCOUT

LA SCOUT ES EL MODELO MÁS VENDIDO DE INDIAN, TAMBIÉN EL QUE PODRÍAMOS CONSIDERAR SU MODELO DE ENTRADA, Y PARA LA PRÓXIMA TEMPORADA SE MULTIPLICA PARA LOGRAR ABARCAR CASI TODAS LAS OPCIONES DEL SEGMENTO CUSTOM Y NO DEJAR HUECOS EN LAS PREFERENCIAS DE SUS CLIENTES.

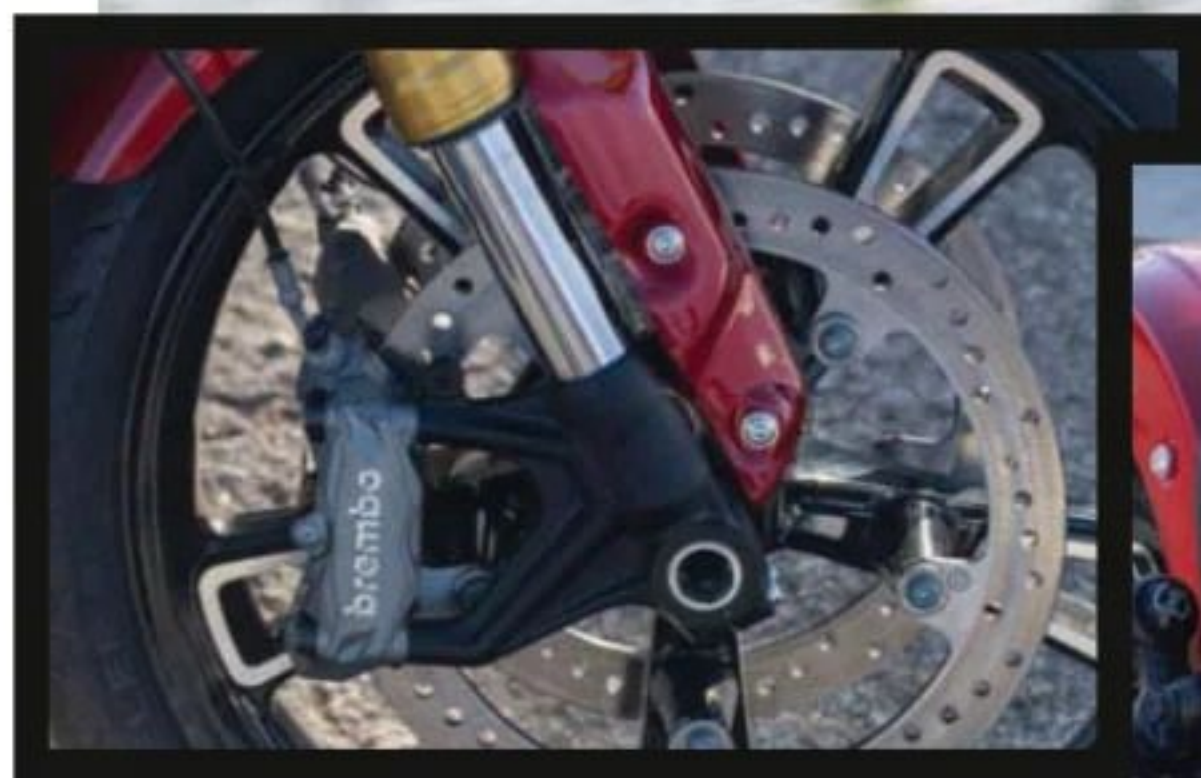
TEXTO: A. S. / P. B. FOTOS: INDIAN.







La Indian Scout Bobber, con su pantalla, su bajo asiento de sólo 649 mm y sus maletas, está orientada a un uso turístico y relajado.



La Indian Scout juega con una ventaja respecto a otras motos del ámbito custom, su historia. A igual que Harley-Davidson su eterna rival, Indian es una de las grandes firmas americanas de motos, una marca con más de un siglo de historia y con modelos realmente icónicos, uno de ellos la Scout. De esta manera, como bien sabe el actual Director de Diseño de Producto de Indian Motorcycles, este es uno de los factores junto al diseño o las personas que se asocian a la moto. Indian tiene una larga historia con su Scout, que ahora tiene la intención de continuar su historia con cinco nuevas versiones nacidas al mismo tiempo.

Las renovadas motos tienen en la 101 el modelo más alto de la gama, un nombre heredado de una antecesora fabricada entre 1928 y 1931 que es la más deportiva, y continúa con las versiones tradicionales: Super, Classic, Sport y Bobber. La nueva familia de

no es simplemente una actualización sobre la base anterior, sino un desarrollo bastante diferente en el que ha cambiado tanto el motor como el chasis. Más que una evolución es una pequeña revolución en muchos aspectos, aunque mantengan su estilo y su imagen inalterada.

INDIAN PROPONE CINCO VERSIONES DE LA SCOUT Y TRES NIVELES DE EQUIPAMIENTO

EL MOTOR

Un primer ejemplo de ello son los cambios realizados en el motor, que ciertamente no es completamente nuevo, pero que ha sido revisado en muchas áreas. Para empezar, ha pasado de los anteriores 1.133 cc a 1.250 cc. Para ello se ha aumentado el diámetro de los pistones de 99 mm a 104 mm. También se cuenta con una mayor relación de compresión, ahora 12,5:1 y cambios en la distribución y la gestión electrónica. El resultado es que la potencia sube hasta 79 kW (106 CV) a 7.250 rpm, con un par máximo de 108 Nm a 6.300 rpm. La versión más deportiva tiene un rendimiento algo superior, 82 kW (111 CV) a 7.250 rpm y 109 Nm a 6.300 rpm, algo que se ha logrado simplemente cambiando la programación de la gestión electrónica, pero sin modificaciones mecánicas. El resumen es que el nuevo motor, que Indian ha bautizado "SpeedPlus", tiene 11 % más de potencia y un 14 % más de par,

El chasis es ahora un tradicional doble cuna cerrada de acero en vez del realizado en piezas fundidas de aluminio, que permite una estética más tradicional. Se conjunta en la mayoría de los modelos de suspensiones clásicas y un sistema de frenos de un disco en cada llanta.

Equipamiento disponible en varios niveles, con diversos elementos electrónicos opcionales y también con un cuadro de instrumentos en color con conectividad.



Las ruedas difieren según la versión, pueden ser de 16" en las versiones más tradicionales o de 19" en las dos más deportivas, la 101 y la Sport, pero todas con la misma anchura de neumáticos.

El motor ha sido profundamente renovado con el aumento de cilindrada hasta 1.250 cc y una consiguiente elevación del par y la potencia. Además ahora acoge diferentes mapas de conducción y tiene una nueva estética menos agresiva y cambios en admisión y transmisión.

Técnica

Indian Scout 101 / Bobber / Sport / Super / Classic

Precio: 18.990 € / 15.390 € / 15.690 € / 18.990 € / 15.690 €; **Motor:** 2 cil. en V de 60°. Refr. líquida; **Distribución:** DOHC 8 V; **Diámetro x carrera:** 104,0 x 73,6 mm; **Cilindrada:** 1.250 cc; **Compresión:** 12,5:1; **Potencia máx. dec.:** 82 kW [111 CV] a 7.250 rpm [101] / 79 kW [106 CV] a 7.250 rpm; **Par máx. dec.:** 108 Nm a 6.300 rpm; **Alimentación:** Un inyector. Tobera de 60 mm; **Modos de conducción:** 3; **Ayudas electrónicas:** TC, CC; **Acc. Embrague:** Cable; **Cambio:** 6 relaciones; **Transmisión sec.:** Correa dentada; **Chasis:** Tubular de doble cuna en acero; **Basculante:** Doble brazo de acero; **Geometría:** 29° / 123 mm; **Suspensión del.:** Horquilla invertida [101] convencional; **Diám. Barras / Recorrido:** 43 mm [101], 41 mm / 150 mm [101] 120 mm; **Reglajes:** No tiene; **Suspensión tras./Recorrido:** Dos amortiguadores paralelos; **Reglajes:** Precarga / 51 mm [Bobber] / 76 mm; **Freno del.:** Un disco de 298 mm / 2 discos de 320 mm [101]; **Pinzas:** 2 pistones / 4 pistones [101]; **Freno tras.:** Un disco de 298 mm; **Pinza:** Un pistón; **ABS tipo/ Desconec.:** Estándar / No; **Rueda del.:** 130/60-19" [101 y Sport] / 130/90-16". Llanta 3,50"; **Rueda tras.:** 150/80-16". Llanta 3,50"; **Medidas.** Cap. depósito: 13 l; **Peso lleno:** 249 kg / 246 kg / 248 kg / 268 kg / 252 kg; **Dist. entre ejes:** 1.562 mm; **Altura asiento:** 649 mm [Bobber] / 654 mm.

Rivales



BMW R12

1.170 cc / 95 CV / 227 kg / 15.010 €



Harley-Davidson Nightster

975 cc / 89 CV / 221 kg / 16.900 €



Triumph Bonneville Bobber

1.200 cc / 78 CV / 251 kg / 15.995 €

además de aumentar el régimen máximo otro 14 %.

Otro aspecto que obviamente ha cambiado es la implementación electrónica, con la llegada de diferentes modos de motor, en concreto tres; Rain, Standard y Sport. Hay también cambios en la transmisión con un nuevo embrague o el sistema de escape de tipo 2 en 1. Además, el aspecto exterior es nuevo, con formas más redondeadas similares a las de los motores de las versiones de mayor cilindrada.

El resultado es que el nuevo motor proporciona ahora un buen empuje en toda la gama de revoluciones. Respecto al anterior ha ganado claramente en la zona superior, en la que el 1.133 cc acababa por quedarse algo escaso y sin aliento. Ahora puedes seguir acelerando hasta llegar a 9.000 rpm, una cifra 2.000 rpm por encima de la que alcanzaba con respiración su antecesor. Sin embargo, y aunque estas mayores prestaciones sean el cambio más destacable, el motor sigue manteniendo el mismo carácter. Sigue teniendo una respuesta dulce e inmediata a bajo y medio régimen, algo que le convierte en un propulsor que algunos podrán tachar de bonachón. Para sentir las sensaciones clásicas de un bicilíndrico en V, tienes que acelerar a fondo desde bajo régimen, para que retumbe y te masajee como un motor cruiser de la baja escuela, con sus latidos acompasados. Este nuevo motor te lo permite todo, desde circular a velocidad constante en marchas largas sin vibraciones a bajas revoluciones,

La 101 Scout es la versión más deportiva de la gama, y destaca por su motor más potente, y su notable mejora en suspensiones y frenos, más contundentes que el resto de las otras versiones.



a hacer rugir su escape cuando quieres mantener una actitud más deportiva.

Como ya empieza a ser habitual en muchas motos, el precio base es sólo una referencia, y la Scout tiene tres niveles de acabado, y para acceder, por ejemplo, a los modos de conducción tienes que estar en el Limited o el Tech. En realidad no hay cambios en la generación de potencia, que es siempre la misma, pero cambia la respuesta frente a las solicitudes del acelerador, algo que se nota claramente. En realidad si quieres conducir con un poco de brío, tienes que hacerlo siempre en el modo Sport, dejando los otros dos para momentos en que la superficie de la carretera esté mojada o muy resbaladiza. Hay una pequeña diferencia de potencia entre la 101 Scout y el resto, que se hace más notable a alto régimen.

NUEVO CHASIS

Si el motor mantiene la base del anterior, no ocurre lo mismo con el chasis, que ha cambiado por completo. Hasta ahora las Scout habían equipado un chasis de aluminio realizado con varias piezas fundidas. Esta estructura ha cambiado con la llegada de un chasis tubular de doble cuna mucho más tradicional. El chasis, al igual que el motor es común a todos los modelos,

aunque hay diferencias de equipamiento y componentes que son las que marcan las distintas orientaciones de cada modelo.

La que es más diferente a las demás es de nuevo la 101, que entre otras cosas incluye una horquilla invertida con barras de 43 mm, en vez de las convencionales de 41 mm del resto. Los amortiguadores son también distintos, con elementos que como en el tren anterior son ajustables. Además, tiene más recorrido delante que sus hermanas, 150 mm y los habituales 76 mm en la parte trasera. Estas suspensiones y una llanta delantera de 19" acaban proporcionando unas mejores aptitudes no sólo cuando vas

LA 101 SCOUT CON SUS DOS DISCOS AVANTAJA EN EQUIPO DE FRENADA A SUS HERMANAS

deprisa por carretera en buen estado, sino también en las que tienen baches, en las que tienes una mayor absorción por parte de los hidráulicos como para ir suficientemente cómodo, aunque el corto recorrido trasero siga estando presente. Éste viene dado por la necesidad de contar con un asiento muy bajo, a sólo 654 mm, una cifra que en la Bobber es todavía menor 649 mm, aunque a costa de reducir aún más el recorrido de la rueda trasera, que sólo tiene unos escasos 51 mm. La 101 Scout es una moto lo suficientemente ágil, que gira sin esfuerzo, es estable en las curvas y siempre se comporta de forma predecible, lo que inspira confianza. En cualquier caso, conducir de manera muy deportiva en estas motos va en contra de sus principios y la necesidad de acercarlas al suelo provoca que el ángulo de inclinación se vea limitado. Aunque es posible tomar deprisa las curvas rápidas, los estribos acaban por tocar con rapidez, y tras ellos empezarás a cargarte el silenciador.

Las suspensiones de los modelos más tranquilos siguen siendo buenas, pero no están tan refinadas. La mayor diferencia se encuentra en el tren delantero, porque la horquilla convencional que equipan carece de regulación y no es capaz de permitir que puedas maniobrar con tanta



Hay una Scout a gusto de cada cliente, desde la Classic a la más deportiva 101 Scout, pasando por la Bobber, la Super Scout y la Sport, y todas se pueden ajustar al gusto del usuario.



precisión. Además, los hidráulicos son menos eficaces y cuando pasas por baches las motos acaban acusando una cierta inestabilidad. Los amortiguadores traseros sólo son regulables en precarga y también ofrecen algo menos de confort, en la Bobber en particular. Con esos escasos 51 mm de recorrido, e incluso con un asiento que está bien acolchado, no se logra suavizar su funcionamiento en las irregularidades y notas en la columna cada bache y cada tapa de alcantarilla.

En los frenos ocurre algo similar, mientras los Brembo con dos discos de 320 mm que equipa la 101 son potentes y detienen esta custom que pesa casi 250 kg con gran control y tacto. Los frenos de sus hermanas, que cuentan con un solo disco de 298 mm, que además está mordido por pinzas dos pistones, en vez de los de cuatro de anclaje radial que equipa la 101, tiene un funcionamiento claramente inferior, y carecen de una mordiente similar. La última gran diferencia entre la familia es la llanta delantera, que en las Bobber, Classic y Super Scout son de 16", con los neumáticos de gran altura típicos de las cruiser, mientras la 101 y la Sport tienen unas llantas de 19", que no solo cambian la postura de conducción, bastante relajada en todas, sino también la

conducción. Es algo inherente a cada modelo, porque ya el equipamiento muestra dónde se dirigen, la Super con sus maletas y una pantalla va orientada al turismo, la 101 y la Sport, que se diferencian en el equipamiento, pero tienen la misma posición y estética, son las más deportivas, la Bagger una cruiser de corto recorrido, y finalmente la Classic, con sus llantas de radios, sus grandes guardabarros y su multitud de cromados, la custom por excelencia.

Para conseguir todo el equipamiento extra que la nueva familia Scout es capaz de ofrecer, hay que salir de las versiones estándar, que incluye ABS, iluminación LED y un velocímetro analógico con pantalla LCD integrada que tiene indicador de marcha engranada, cuentakilómetros y cuentarrevoluciones. La variante Limited añade los tres modos de conducción, control de tracción, control de crucero y una toma USB. Con la abreviatura Tech, la Scout añade una pantalla TFT redonda de cuatro pulgadas, llave electrónica y funciones de conectividad. Las 101 y Super ya vienen de serie con el nivel de acabado Limited + Tech, que es el más alto de la familia. Para el resto de modelos se puede elegir entre las tres opciones, que vienen de fábrica, no se plantean como accesorios. **M**

Conclusión

La nueva gama Scout, que es la cruiser más pequeña de Indian, no sólo aumenta su número de versiones, sino que diversifica su espectro de utilización. Ha dado un gran paso adelante con la llegada de su nuevo motor renovado, más potente y con más respuesta, y que además cuenta con una cierta implementación electrónica en la gestión y las ayudas a la conducción. Tienes opciones que van desde la más deportiva 101 con un equipamiento poco habitual en una moto de este segmento, hasta la más tradicional Classic, pasando por el resto de las opciones del mundo custom. Dependiendo de la versión, aunque compartan motor y chasis, sus componentes, especialmente frenos y suspensiones varían sus aptitudes dinámicas y demuestran de lo que es capaz el modelo base con los mejores componentes. Como ya es habitual, las diferentes opciones de equipamiento hay que pagarlas que comienza en los 15.390 € y acaba en los 18.990 €.

GAMA BRIDGESTONE BATTLAX ADVENTURE 41

PLENITUD



OFRECER UNA RESPUESTA A CADA TIPO DE NECESIDAD DE LOS USUARIOS DE MOTOS TRAIL, O ADVENTURE COMO SE LES DENOMINA AHORA, EL OBJETIVO DE BRIDGESTONE CON SU GAMA BATTLAX ADVENTURE. TRES MODELOS DIFERENTES A41, AT41 Y AX41 CON DIFERENTES DISEÑOS PARA USO MÁS ON O MÁS OFF ROAD.

TEXTO: SANTI AYALA. FOTOS: BRIDGESTONE.

El mercado de las motos trail crece con fuerza y cada año son más las ventas de este tipo de moto. Ello afecta a las ventas de componentes como neumáticos tanto para su monta como equipo original como para la demanda para reponer gomas gastadas. Para que tengáis datos en 2013 la demanda de ruedas trail era de un 8 % del mercado global de neumáticos de moto y, diez años después, esta cuota se ha doblado hasta el 16%. Las unidades vendidas han subido un 83 % hasta el millón cien mil (1.164.358, exactamente) de gomas trail comercializadas, según datos de Bridgestone. En este escenario la marca japonesa ofrece su gama de neumáticos Battlax Adventure con triple propuesta según la demanda de porcentaje de uso entre carretera/campo al que se le destine la goma, desde la A41 pasando por la AT41 hasta la AX41. Una forma de cubrir todas las necesidades con unos neumáticos que

ya conocíamos y que ahora hemos refrescado su comportamiento y cualidades en una prueba con cada una de estas gomas montadas en las principales motos trail medias y maxi trail del mercado de marcas como BMW, Suzuki, Honda, Yamaha, MX Agusta, KTM, Ducati...

ASFÁLTICO

El A41 -la A de Adventure- es la goma más asfáltica diseñada para el commuting, los viajes, las salidas de fin de semana. Totalmente on road con un diseño para garantizar el óptimo agarre en seco y en mojado, incluso en un tipo de conducción más deportiva y racing. El empleo de la tecnología de compuesto multicapa (3LC) con una configuración Cap&Base aporta esa alta adherencia en seco y mojado, con mayor estabilidad, además de tener mayor resistencia al desgaste, sin comprometer el kilometraje. Se emplea una construcción MSB (cinturón mono espiral) y un diseño





El A41 es el modelo más asfáltico. Máxima confianza en todo momento delante y detrás para pilotar incluso de forma deportiva.



El AT 41 es una goma con compuesto de carretera y dibujo con taqueado campero. Compromiso sensacional en on road y buena respuesta para off road ligero.

en la carcasa que aporta gran sensación de contacto y estabilidad en altas velocidades. Un neumático que drena muy bien el agua gracias al número de surcos que tiene tanto en la zona central como en la del hombro.

Este neumático aporta una gran confianza y en la prueba por las carreteras de Portugal, zona de Serra da Estrela, lo hemos vuelto a sentir. Respuesta muy lineal, progresiva, de máxima confianza, con una extraordinaria estabilidad en curvas y en recta. Muestra una respuesta óptima y, sobre todo, transmite mucha confianza y seguridad. Una goma de óptimo nivel de ruido que, además, deja sentir mucha tracción en el momento de aplicarle potencia a la rueda trasera. Es un neumático para mí súper fiable, de gran confianza, incluso en mojado. En Portugal, nos han caído buenas trombas de agua y lluvia durante todo un recorrido por carreteras de montaña, de diferentes asfaltos, y estados del suelo, y en todas las circunstancias el A41 ha transmitido esa fiabilidad que es la clave de la confianza y la sensación de contacto permanente. En curvas, incluso muy

mojadas o de asfalto con baja temperatura, el A41 te hace sentir seguro y confiado. Es su gran as, la adherencia y la sensación permanente de agarre, en aceleración como en frenado. Disponible el A41 en una amplia gama de medidas para llantas delanteras de 17", 18", 19" y 21" mientras que detrás las hay para llantas de 17" y de 18", cubriendo así todas las motos trail del mercado. Una goma montada también como primer equipo en algunas motos del mercado, para las que Bridgestone trabaja

como proveedor incluso con especificaciones bajo demanda del fabricante.

MIXTO

El punto intermedio lo representa el AT 41 (Adventure Trail). La versión para viajar e ir a cualquier parte con más uso sobre tierra también, pero sin perder un ápice de las buenas cualidades del A41 en asfalto. Es un neumático de carretera con look de aventura al incorporar un taqueado no muy pronunciado. El AT 41 con su dibujo off road ofrece un soberbio rendimiento en seco y una brillante tracción, agarre y frenado en mojado. Porque el dibujo del AT41 tiene un diseño de la ranura que mejora el drenaje del agua y contribuye a su gran rendimiento en mojado, incluso superior al del A41. También está diseñado con la tecnología de tres compuestos 3LC en el trasero, de tal forma que la zona central es más dura que los flancos logrando así gran tracción y sensacional apoyo al inclinar y curvar. Esta goma se puede montar para llantas delanteras de 19" y 21" y de 17"/18" en las traseras, las trail más adventure.

LA TRIPLE PROPUESTA BRIDGESTONE ADVENTURE CUBRE TODAS LAS NECESIDADES TRAIL



El AX41 representa la goma más off road de la gama Battlax Adventure. Óptimo agarre, tracción conseguida y buen desgaste son sus credenciales.

En Portugal he rodado tanto en campo como en carretera con esta goma AT41 y te sorprende por la estabilidad que aporta en carretera y la tracción que hay en campo, siempre en una conducción normal en off road. Pero vuelve a destacar ese ADN de Bridgestone de confianza máxima en la conducción, de linealidad en su comportamiento y de sentirme seguro en el rodar. En carretera llevas casi la misma confianza que con el A41 -comparten misma carcasa- y puedes apoyar al máximo sobre el canto, incluso en alta velocidad, que la rueda está siempre en apoyo sólido y con agarre óptimo. La sensacional ruta marcada en la presentación nos ofrecía esa posibilidad de rodar por firmes muy distintos, suelos recién asfaltados a otros destrozados, carreteras de esas de superficie brillante, de mínimo agarre, a otras zonas de asfalto abrasivo. Y lo mejor que siento con el AT41 es que siempre está presto a ofrecer confianza. Ningún susto por aquello de pensar que se comportaría de una manera y lo hizo de otra forma diferente o inesperada. Sintiendo además que es muy fácil cogerle el feeling y el tacto, teniendo esta sensación en motos tanto más grandes/pesadas, tipo BMW GS 1300 / Suzuki VStrom

1050 como en las más "ligeras" tipo Yamaha Tenere 700 / Honda Trasalp 750. Igual da que la confianza la mantiene por bandera. Y en campo tiene el taco suficiente como para encontrar ese apoyo, sobre todo delante, que nos haga sentir cierta confianza sobre el siempre irregular e impredecible terreno off.

CAMPERO

El AX41 (Adventure Cross) es el modelo más off road de la gama Battlax y el que representa el mayor desafío para el fabricante de lograr buena respuesta en campo frente a al uso en carretera. La tracción en off y el apoyo del tacto en la tierra entra en cierto conflicto con la estabilidad y el agarre en asfalto. Pero con el AX41 se consigue una sensacional dualidad, sorprendente en muchos momentos. Con un diseño de los tacos y la colocación de los mismos este AX41 asegura prestaciones off road, en tracción y agarre, durabilidad y estabilidad. Incluida la tecnología A-IW (Anti Irregular Wear) o lo que es lo mismo Tecnología antidesgaste irregular. Consiste en reducir el desgaste del talón y la puntera en el borde de salida del taco gracias a la deformación del taco por efecto de las fuerzas de frena-

do. Este nuevo perfil de taco contrarresta la deformación y garantiza la durabilidad del neumático. Rediseñado en las dimensiones del neumático para aumentar la cantidad total de taco, cuenta con un área de sección transversal alta y una longitud de paso pequeña. Incrementa el área de la sección transversal en un 30 % respecto a la A41. La longitud de paso es más corta para aumentar el mayor diámetro del neumático y la cantidad de tacos en la circunferencia. Aumenta la rigidez y la resistencia del compuesto en comparación con el A41 para garantizar el equilibrio entre durabilidad y rendimiento todoterreno. Disponible para llantas 18" 19" y 21" delanteras y para 16", 17" y 18" traseras.

El test de esta goma nos ha dejado ir por pistas lusas, buenas y no tan buenas, para sentir que esta goma es de las top del mercado por agarre y tracción, incluso en barro. Y en asfalto sorprende por su gran agarre, brutal para ser de tacos, aunque si se fuerza mucho en asfalto, el trasero, al calentarse, se estresa y queda algo chicloso. Pero aun así, siempre lineal, predecible y muy efectivo, con un nivel de ruido en carretera bastante logrado. **M**



HONDA NX500

REBAUTIZADA CON SIGLAS NOVENTERAS, HONDA ACTUALIZA SU VERSIÓN DE ACCESO AL UNIVERSO TRAIL, QUE LLEGA CON NUEVO DISEÑO Y UN EQUIPAMIENTO MÁS COMPLETO, PERO MANTENIENDO EL MISMO CONCEPTO DE MOTO TOTAL.

TEXTO: CHECHU LÁZARO. FOTOS: JAIME OLIVARES.

Desde 2024 Honda tiene una nueva integrante en su gama 'Adventure', aunque lo sea solo en denominación, porque es la continuidad de la CB500X, que ha estado durante una década en su catálogo. Pero no se trata de un cambio menor, si nos atenemos a la historia de unas siglas que en su día utilizaron modelos tan emblemáticos como la Dominator. Y es que esta moto podría perfectamente presumir de ser heredera de aquella popular trail. Oficialmente el significado de estas dos letras es el de 'New X-Over', o lo que es lo mismo, nueva crossover; pero ya hemos visto como en los últimos tiempos la marca del ala dorada ha recuperado otras denominaciones legendarias como Hornet, Africa Twin o Transalp, y por qué no soñar con que esta renombrada trail de media cilindrada será la Dominator del siglo XXI.

En cualquier caso, lo justo ahora es compararla con su versión precedente, la CB500X, por lo menos para indicar qué es lo nuevo que trae este modelo en cuestión. Lo primero que salta a la vista es el diseño, y es que se le ha dado un completo lavado de cara, especialmente en la parte frontal (nuevo faro y pantalla) y en los plásticos laterales del depósito. Con una estética de inspiración mucho más campera, y nuevo piloto trasero LED. También las llantas son de nueva factura, de fundición de aluminio y cinco palos, que son las responsables de

que el peso en orden de marcha se haya reducido hasta en 3 kg, para un total de 196 kg. Equipa un nuevo (y esperado) cuadro de instrumentos con conectividad que hereda de la Transalp y que se gestiona desde los botones de la piña izquierda, que ahora está retroiluminada para mejorar su visionado de noche.

MANTEQUILLA

En cuanto al corazón de esta NX500, se mantiene el fiable motor de dos cilindros en paralelo y 471 cc con refrigeración líquida, que por potencia se sitúa en la horquilla superior del carnet A2 (47 CV declarados y 44 CV una vez pasado por nuestro banco de potencia). Las únicas novedades en este apartado son que se han hecho ligeros retoques para adaptarlo a la homologación Euro 5+ y, sobre todo, la incorporación del control de par seleccionable de Honda (HSTC en sus siglas en inglés), que registra la tracción del neumático trasero cada fracción de segundo durante la conducción y que se puede desconectar desde un interruptor junto al cuadro. Este sistema se suma al embrague antirrebote, que ya se instauró en la anterior CB500X, y que completa un equipamiento bastante destacable para una trail de acceso con un precio muy ajustado.

No por conocido hay que dejar de destacar un propulsor que ha sido tantas veces copiado por la competencia en los últimos



Nuestra NX500 iba equipada con el pack Adventure compuesto por los faros antiniebla, defensas, protector de depósito, cubremanos, pantalla ahumada y adhesivos especiales en las llantas



tiempos sin lograr sus cotas de funcionamiento y suavidad, marca de la casa. Se ha mejorado la respuesta en bajos, teniendo un comportamiento muy lineal en toda la curva de potencia, lo que, unido al cambio fino y preciso, también en reducciones, hacen de su pilotaje pura mantequilla. Como destacable es su consumo, inferior a 4 litros combinando ciudad y carretera, lo que le aporta una autonomía superior a los 400 km.

PLURIVALENTE

La parte ciclo de esta NX500 está muy acorde con el bicilíndrico que envuelve. A pesar de tener una apariencia de moto grande, a sus mandos todo parece fácil. El asiento se sitúa a 830 mm, pero por su estrechez es relativamente sencillo llegar con los dos pies al suelo. Su postura trail, con los mandos ligeramente inclinados hacia delante, asegura un buen confort, con una altura correcta de la pantalla que protege del viento, pero algo estrecha en la zona de los hombros. En marcha, los 196 kg parecen menos porque es ágil en carretera abierta y muy maniobrable entre el tráfico urbano. En esa polivalencia está también

Técnica

Datos oficiales

Precio: **7.425 €**

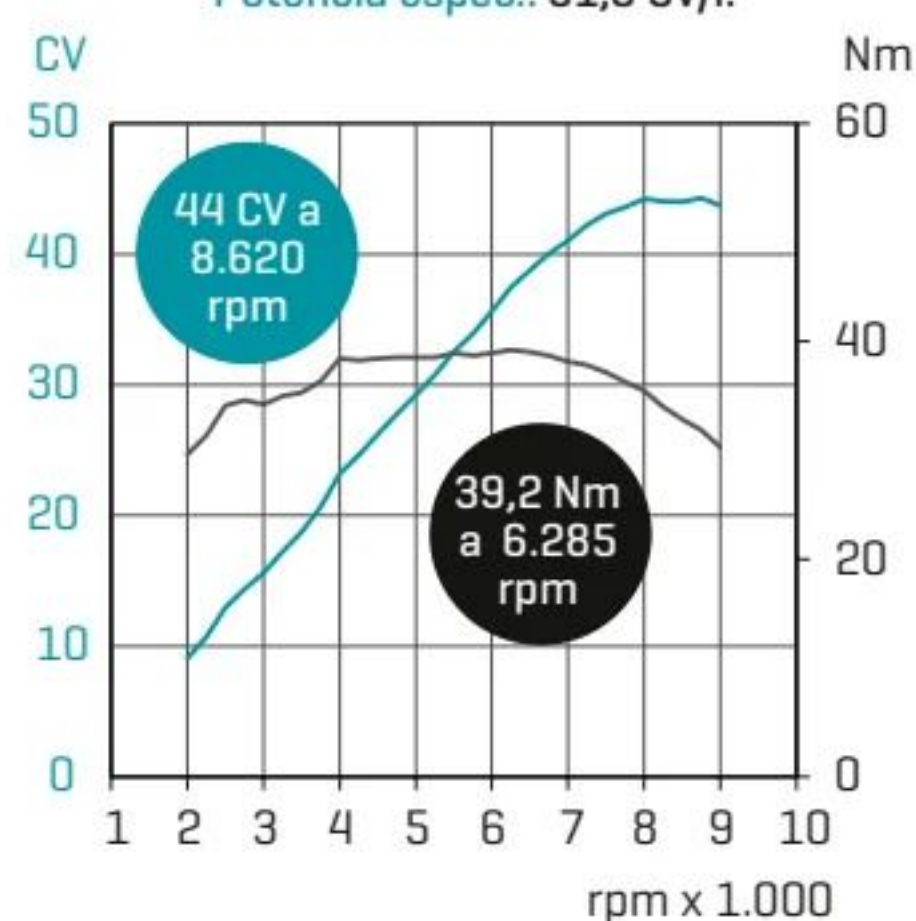
Motor: 2 cil. en paralelo. Refr. líquida; **Distribución:** DOHC 8 V; **Diámetro x carrera:** 67,0 x 66,8 mm; **Cilindrada:** 471 cc; **Compresión:** 10,7:1; **Potencia máx. dec.:** 35 kW (47 CV) a 8.600 rpm; **Par máx. dec.:** 43 Nm a 6.500 rpm; **Alimentación:** 2 inyectores. Toberas de 34 mm; **Modos de conducción:** No tiene; **Ayudas electrónicas:** TC; **Acc. Embrague:** Cable; **Cambio:** 6 relaciones; **Transmisión sec.:** Cadena; **Chasis:** Tubular de acero; **Basculante:** Doble brazo de acero; **Geometría:** 27,5° / 108 mm; **Suspensión del.:** Horquilla invertida; **Diámetro barras/Recorrido:** 41 mm / 150 mm; **Reglajes:** No tiene; **Suspensión tras./Recorrido:** Monoamortiguador / 135 mm; **Reglajes:** Precarga; **Freno del.:** 2 discos de 296 mm; **Pinzas:** 2 pistones; **Freno tras.:** Un disco de 240 mm; **Pinza:** 1 pistón; **ABS Tipo / Desconec.:** Estándar / No; **Rueda del.:** 110/80-19". Llanta 2,50"; **Rueda tras.:** 160/60-17". Llanta 4,50 Cap. Depósito: 17,5 l; **Peso lleno:** 196 kg; **Dist. entre ejes:** 1.445 mm; **Altura asiento:** 830 mm.

Prestaciones

Velocidad máxima: 157 km/h; **Aceleración:** 0-100 km/h: 6,4 s / 112 m; **0-400 m:** 15,0 s / 134 km/h; **0-1.000 m:** 29,9 s / 152 km/h; **Recuperación:** 60-100 km/h: 8,2 s / 188 m; **60-140 km/h:** 24,3 s / 739 m; **Peso lleno:** 198,8 kg; **Reparto (lleno con piloto):** 43,6 / 56,4 %; **Consumo medio:** 3,9 l/100 km; **Autonomía:** 449 km.

Banco de potencia

Régimen máximo: 9.030 rpm; **Velocidad lineal pistón:** 20,71 m/s; **Relación peso/potencia:** 4,49 kg/CV; **Potencia espec.:** 91,3 CV/l.



La principal novedad de esta nueva trail no se aprecia a simple vista. Y es la incorporación del control de tracción propio de Honda (HSTC) desconectable, que se une al embrague antirrebote que ya equipaba la versión anterior.

La nueva y completa pantalla TFT de 5" incorpora conectividad a través del teléfono con la aplicación Honda RoadSync y se adapta a la luminosidad del medio para evitar el deslumbramiento.

Las nuevas llantas de fundición de aluminio y cinco palos reducen el peso, y el monoamortiguador trasero, con 135 mm de recorrido y regulación en precarga, va anclado al basculante de acero.

La imponente horquilla invertida Showa SFF-BP con barras de 41 mm y 135 de recorrido, junto con la rueda de 19" con neumáticos mixtos, le da un innegable carácter trail. Y el nuevo diseño frontal refuerza su faceta más campera.



Rivales

su esencia. Una moto pensada para todo, para todos y todo el tiempo.

La potencia de sus frenos también está en sintonía con las prestaciones de su moto. El doble disco delantero lobulado, mordido por pinzas Nissin de doble pistón y anclaje radial, asegura paradas firmes y seguras. El tarado de las suspensiones es un tanto rígido, especialmente el de la horquilla invertida firmada por Showa, lo que ofrece un buen aplomo sobre asfalto, pero algo menos de efectividad sobre lo marrón. La llanta delantera de 19 pulgadas y la trasera de 17 equipan neumáticos tipo trail, aunque hay que decir que las aspiraciones camperas de la NX500 no deberían ir más allá de una pista sin mucha dificultad. Es ahí cuando se agradece el botón para desconectar el botón de tracción; pero se echa en falta eso mismo para poder desconectar el ABS sobre tierra.

Pero donde mejor responde están aventurera es sobre el asfalto. Sus medidas y su contenido peso son sus bazas fundamentales a la hora de moverse en el tráfico urbano. El ángulo de giro también es generoso, lo que es una buena ayuda maniobrando en parado y serpenteando entre coches para evitar atascos. Y la contenida rumorosidad también es de agradecer en ciudad. Más virtudes todavía se le pueden encontrar en tramos de carretera de doble sentido, ya que enlaza curvas con facilidad, ayudado por un chasis que le aporta gran estabilidad. Y su motor de 'quinientos' es suficiente para las velocidades con las que nos movemos por estas vías secundarias. Aunque no está pensada para largos

trayectos, en autopista te permite devorar kilómetros sin mayores problemas, apoyado por la suavidad de su motor, su buena ergonomía y su gran autonomía, manteniendo cruceros por encima de 140 km/h sin mucha dificultad.

Esta NX500 conserva el espíritu aventurero de la CB500X, mejorándolo en algunos aspectos; y lo hace manteniendo una relación calidad-precio tan ajustada como su predecesora (7.425 euros). Se comercializa en tres colores, rojo, negro y blanco, y además Honda ofrece una serie de paquetes opcionales con diferentes accesorios (Confort, Travel, Urban y Adventure) para que cada usuario refuerce un determinado aspecto de su conducción para hacerla aún más eficiente. **M**



Benelli TRK 502 X

500 cc / 47,6 CV / 235 kg / 6.290 €



Macbor Montana XR5

471 cc / 47 CV / 178 kg (vacío) / 6.199 €



Voge 525DSX

494 cc / 47,6 CV / 190 kg (vacío) / 6.187 €

Conclusión

Basándose en la popularidad de la CB500X, esta NX500 incorpora un nuevo estilo y nuevas especificaciones, al mismo tiempo que se rebautiza con unas siglas míticas en Honda. Lo que no cambia es la fórmula de su éxito: un agradable motor de dos cilindros con prestaciones suficientes para ser disfrutado tanto por conductores noveles como experimentados; un chasis simple, liviano y muy manejable para sortear el tráfico de la ciudad; y una ergonomía relajada y una protección aerodinámica capaz de asaltar un tramo revirado o planificar un viaje de media distancia.

BMW M 1000 XR

ESPECTÁCULO

LA SAGA M DE BMW HA SEGUIDO CRECIENDO Y AHORA TIENE YA TRES INTEGRANTES QUE REPRESENTAN EL TOPE DE GAMA DE LA MARCA ALEMANA, LA SUPERBIKE M 1000 RR, LA NAKED M 1000 R Y ESTA NUEVA SPORT TURISMO M 1000 XR QUE SE ACABA DE PRESENTAR. AUNQUE LA SIGLA M POTENCIA LA FACETA SPORT DEL MODELO CON 201 CV Y UNA TECNOLOGÍA Y ACCESORIOS DE MÁXIMO NIVEL, QUE HACEN QUE SEA TODO UN ESPECTÁCULO.

TEXTO: SERGIO ROMERO. FOTOS: JAIME OLIVARES.

La receta para transformar esta XR en la siguiente evolución es la misma que se ha seguido sus "hermanas M", lo que significa tener un equipamiento de alta calidad, prestaciones, un diseño rompedor marcado por la aerodinámica y fibra de carbono, mucha fibra de carbono. Hacía tiempo que no tenía en mis manos una moto que llamara tanto la atención como esta XR y es que un rato por Madrid, unos cuantos conocidos y desconocidos se han parado para preguntarme por la moto y decirme lo espectacular que es. Y esto es algo que sucede sólo con unos pocos modelos. Su diseño muy agresivo, marcado por un frontal picudo que recuerda un poco de perfil a un pájaro, la decoración de guerra de la marca, y los detalles en fibra de carbono de esta versión M Competition hacen que se convierta rápidamente en el centro de atención. Antes de subirme en ella hablé con Pepe Burgaleta, que había estado en su presentación internacional, y había quedado muy sorprendido por lo bien que iba. De hecho, este es un concepto tipo "cross over" o sport turismo que siempre habíamos querido tener en las dos décadas anteriores, donde las deportivas marcaban la tendencia pero les faltaba el manillar ancho y la protección aerodinámica para ser una moto total. Ha habido algunos acercamientos en el pasado pero tener el chasis y el motor de una superbike como la S 1000 RR en esta configuración para mí es una idea excelente, así que vamos a entrar en detalle en cómo se comporta.

POR LOS OJOS

BMW ha conseguido que las M entren por los ojos, especialmente esta XR, que ade-

más es una moto con mucha planta así que todavía es más llamativa que la naked o la deportiva. A pesar de tener la base de estas dos es una moto alta y ancha de asiento, 850 mm de altura (hay uno opcional de 820 mm), así que cuando te subes en ella tienes un poco la sensación de estar sobre una de las trail deportivas de última generación. Necesitas la técnica para mover en parado este tipo de motos, aunque no es una moto pesada si la comparamos con las trail, 223 kg en lleno (220 kg en la versión con el kit M), lo que suponen unos 24 kg más que la naked con la que comparte base mecánica. El manillar es ancho y te coloca en una posición erguida, con espacio para moverte a tu antojo sobre un asiento que tiene un tacto muy cómodo y mucho soporte gracias a su forma. Además, los estribos de nuestra unidad con el pack son regulables de manera que puedes terminar de ajustar la ergonomía a tu gusto. Con el triángulo manillar-asiento-estribos no tienes para nada la sensación de estar en una de esas motos que se descompensa al cambiarla de un estilo a otro, da la impresión de haber sido diseñada así desde el principio. Una vez pones la vista al frente para iniciar la marcha te encuentras la pantalla TFT a color de la última generación y a su alrededor un envolvente panel de fibra de carbono que le da un toque muy galáctico y que me recordó que los colombianos utilizan la palabra "nave" para denominar a las motos y aquí cobra mucho sentido. Esta zona frontal y los laterales del carenado que envuelven el depósito consiguen una buena protección aerodinámica sobre tu cuerpo, a la que hay que añadir la de la cúpula regulable manualmente en dos posiciones.





El manillar ancho te da control total sobre esta M, que da lo mejor de sí en tramos de curvas donde brilla por su agilidad, potencia y puesta a punto de electrónica.



Por eso, aunque no parezca una turismo, te protege muy bien frente al viento a las diferentes velocidades que puedas llevar en un viaje por autovía. El manejo de todas sus funciones se hace a través de las consolas de mandos habituales de BMW, así que si ya has montado en alguna moto de la marca encuentras todo en un instante y lo configuras con la misma facilidad. En este caso, sin el pack de modos pro, el ajuste de la moto es todavía más sencillo, ya que dispone de los modos Rain, Road, Dynamic y Race, donde todos los parámetros de electrónica, motor y suspensiones varían con ellos. Seleccionas el modo que quieres y te olvidas de todo, empezamos con el Road...

SENSACIONES

Antes de salir puedes probar el asistente de salida en pendiente, que se activa presionando la maneta de freno fuerte y mantenida unos instantes, a partir de ahí se enciende una H en el cuadro y la moto se queda frenada hasta que sueltas el embrague y aceleras como para salir. Esta ayuda es interesante para salir en lugares con inclinación, pero ojo que para aparcar tienes que dejar metida una marcha ya que el sistema quita obviamente la presión de frenado al apagar la moto. El embrague tiene un tacto un poco duro, algunas reminiscencias de su ADN deportivo, y el acelerador es sensible en su tacto inicial. El cambio también se percibe seco y preciso, y el sonido del motor a través del escape Akrapovic de titanio es potente, así que desde que sales notas que su corazón late con el pulso de una moto racing. Su motor es muy progresivo gracias al sistema de distribución variable, que en una moto de calle se aprecia mejor que en las de circuito, y también a la configuración de este modelo, que con 201 CV es toda una bestia pero la "menos" potente de la saga M. Esto se traduce en que cuando la llevas en bajos y medios, por debajo de 6.000 rpm, la respuesta es dócil pero directa, con el funcionamiento preciso de un cuatro cilindros en línea con el que los alemanes tienen mucha



LA ÚLTIMA INTEGRANTE
DE LA SAGA M ES UNA
MOTO PARA DISFRUTAR
EN TODOS LOS SENTIDOS

experiencia. El cambio con asistente te hace olvidarte de la maneta en cuanto gira alrededor de ese medio régimen y disfrutar con el fluir de su potencia. Las diferencias entre los modos están en cómo se entrega ésta, pero ya en Road la cantidad que rinde a partir de 9.000 rpm es espectacular. Desde ahí hasta el corte de encendido, cerca de 15.000 rpm, es un verdadero misil, ya sea en Road, Dynamic o Race. Con respecto a la S 1000 XR hay 31 CV más y además su desarrollo es dos dientes más corto, así que el salto es notable y la sensación de aceleración en términos generales, comparada con cualquier otra moto, es muy alta. De hecho, en cuanto tienes un poco de inclinación y aceleras con ganas ves cómo actúa el control de tracción, una acción que puede ser temprana en modo Road o que te deja cierto deslizamiento y el consiguiente movimiento del tren trasero en el modo Race. Además, en una de las diferentes pantallas que ofrece la instrumentación puedes ver muchos datos interesantes que ofrece la IMU, como la inclinación, la deceleración m/s y la cantidad de actuación del DTC. Así que eres capaz de entender mejor qué está haciendo la moto cuando le pides el máximo rendimiento. Según cambias de modos tienes una respuesta más o menos rápida acelerando y unos diferentes niveles de control de tracción, antiwheelie, y también como veremos de ABS. De todas formas está regulada para que la seguridad sea prioritaria, de manera que incluso en Race puedes acelerar a tope y no deja que se levante o deslice mucho (ahí también entra en acción el Slide Control). Esta unidad no tenía los modos opcionales Race Pro, donde puedes configurar independientemente todas las ayudas electrónicas. Si bien para un uso en carretera es más que suficiente con los cuatro que trae de origen,



1. El frontal tiene un diseño muy afilado y cuenta con unos pequeños faros con luz diurna.

2. El puesto de mandos te acoge con una buena aerodinámica, todo en negro una tija fresada y el manillar con el logo M XR grabado con láser.

3. Se montan las pinzas M fabricadas por Nissin y anodizadas en azul, que muerden discos de 320 mm.



4. En la parte superior del depósito hay una pequeña guantera donde se podría meter la llave "keyless".

5. El escape Akrapovic de titanio le da un sonido más grave y es más ligero.

6. Los estribos del pack M son regulables. El basculante de doble brazo de aluminio es muy rígido y cuenta con protectores de carbono.



7. El asiento M tiene un bonito acabado y un mullido muy cómodo.





ya que es en circuito donde sueles necesitar más deslizamiento para tener una buena aceleración a la salida de los virajes y donde realmente exprimes las prestaciones al límite. En el uso turístico sus grandes valores de potencia y de par te permiten también llevar una conducción tranquila, ya que puedes utilizar una marcha larga y hacer muchos kilómetros sin tener que utilizar el cambio. Cuando mantienes cruceros a velocidad media por la autopista puedes notar, después de largas tiradas, las vibraciones características de este tipo de motores, ese quizá es su punto menos conseguido en un uso turístico. Ya que tiene un depósito de 20 litros, que a velocidad media te da una gran autonomía, control de crucero, una posición que te permite hacer kilómetros y una protección más que suficiente gracias a la conseguida aerodinámica de toda la moto.

ENTRE DOS MUNDOS

La XR ha sabido combinar el comportamiento de una moto deportiva con las comodidades de una "crossover" o sport turismo y en el caso de la versión M la parte deportiva se lleva al siguiente nivel, por el equipamiento, y una parte determinante de éste son las llantas de fibra de carbono. Son tan llamativas, porque ves todas las capas de fibras superpuestas a través del barniz, como efectivas, ya que aportan un ahorro de peso en el peso no suspendido que afecta directamente a la manejabilidad de la moto. Ese es uno de los secretos de esta moto, que junto con el manillar ancho se mueve entre curvas con agilidad sorprendente. El comportamiento de este

Rivales



Bimota Tera

998 cc / 200 CV / N.D. kg / N.D. €



Ducati Multistrada V4 RS

1.103 cc / 180 CV / N.D. kg / 41.490 €



Suzuki GSX-S1000GX

999 cc / 152 CV / 232 kg / 18.799 €

de conjunto de chasis y suspensiones, con una geometría más conservadora, mayor distancia entre ejes y más recorrido que sus hermanas deportivas, ya sabemos que funciona bien desde que se montó en la primera S 1000 XR. Esta versión M cuenta aun así con ciertas diferencias que le dan ese toque extra que mencionaba, ya que dispone de una horquilla Marzocchi de 45 mm y un amortiguador progresivo en ambos casos con DDC que funcionan muy bien. Ese extra de recorrido te hace estar un poco más alto y también tienes un poco más de transferencia de pesos que en las motos deportivas puras, pero a cambio también absorbe mejor los baches. Es curioso como notas inmediatamente que cambia esa capacidad de absorción entre los diferentes modos, así que si buscas el comportamiento deportivo en Dynamic o Race se vuelve mucho más firme y precisa al cerrar los hidráulicos mediante la electrónica. Mientras que en los otros dos modos filtra mucho mejor las irregularidades del terreno. La frenada también cambia entre los modos y pasa de ser más suave, por mucha presión que hagas en la maneta, en Rain o Road a dejarte incluso levantar el tren trasero en las frenadas más fuertes en modo Race, donde le puedes sacar todo el partido a las pinzas M pero donde necesitas regular tú el equilibrio entre ambos trenes. Cuando la configuras a tu gusto encuentras una moto precisa, firme, deportiva, pero que no es tan exigente como una superbike en la calle. Así que puedes disfrutar muchísimo en tramos de curvas su enorme potencial sin ser un piloto de carreras. **M**

Técnica

El soporte de matrícula corto le da al colín una línea más esbelta, cuenta con un asiento del pasajero bueno y dos prácticas asas.

El paquete M Competition tiene detalles diferenciadores como los retrovisores en las puntas del manillar, las manetas regulables, estribos M, cronómetro con GPS y alarma entre otros.

La carrocería ha incorporado alerones que se sitúan en los laterales del carenado con forma de túnel, que logran una fuerza descendente de 12 kg a 200 km/h.



El kit M Competition rebaja el peso en tres kilos y cuenta con llantas de fibra de carbono, además de otras muchas piezas de este material y de aluminio mecanizado, estribos regulables y una decoración exclusiva en negro.

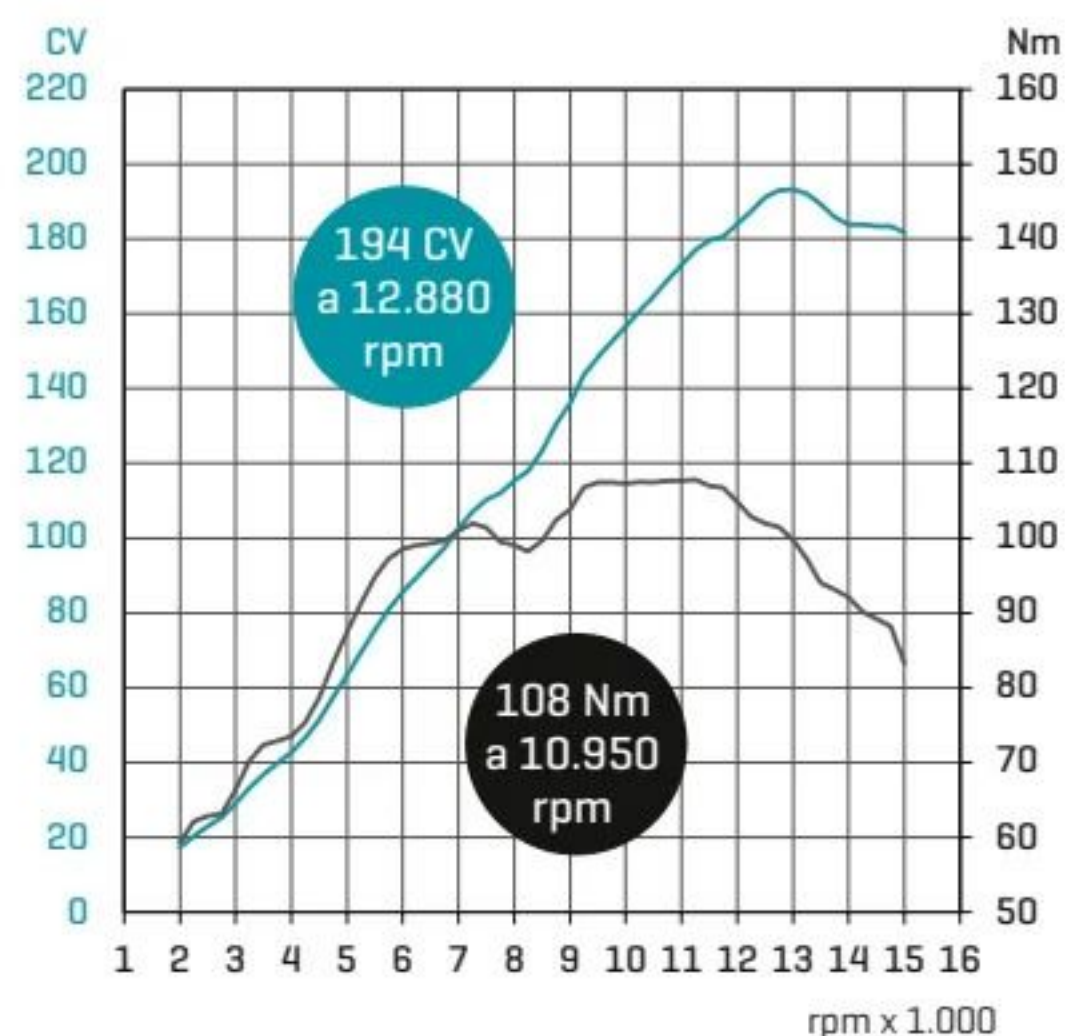
Respecto a la S 1000 XR el motor ha ganado 31 CV hasta alcanzar los 201 CV a 12.750 rpm, con una preparación similar a la de los modelos de superbike y manteniendo el sistema de distribución variable Shiftcam.

Las suspensiones con 138 mm de recorrido en ambos trenes cuentan con el sistema DDC que permite regular los hidráulicos de manera electrónica.

MEDICIONES MOTOCICLISMO

Potencia máx. al embrague	194 CV (143 kW) a 12.880 rpm
Par máximo	108 Nm a 10.950 rpm
Línea roja (indicada / verif.)	14.950 rpm
RPM máx. / Velocidad pistón	24,8 m/s
Relación peso/potencia	1,2 kg/CV
Potencia específica	194 CV/l

La entrega de par y potencia desde el principio es aplastante y muy directa, luego hay una pequeña inflexión a 8.000 rpm, que en la práctica se percibe como una patada espectacular, si bien es un motor muy lineal gracias a la distribución variable. Estira hasta 15.000 rpm y se queda cerca de los 200 CV reales. Una gráfica excelente que describe lo que sientes a sus mandos.



PRECIO: 35.177 €

MOTOR

Motor	4 cil. en línea. Refr. líquida
Distribución	DOHC 16 V
Diámetro x carrera	80,0 x 49,7 mm
Cilindrada	999 cc
Compresión	13,3:1
Potencia máx. dec.	148 kW (201 CV) a 12.750 rpm
Par máx. dec.	113 Nm a 11.000 rpm
Alimentación	4 inyectores. Toberas de XX mm
Modos de conducción	4
Ayudas electrónicas	TC, DC, AC, CC
Acc. embrague	Cable
Cambio	6 relaciones
Relación de cambio	cada 1.000 rpm / Máxima
1ª	10 km/h / 145 km/h
2ª	12 km/h / 183 km/h
3ª	15 km/h / 222 km/h
4ª	17 km/h / 257 km/h
5ª	19 km/h / 282 km/h
6ª	20 km/h / 302 km/h
Transmisión sec	Cadena

CHASIS

Chasis	Doble viga de aluminio
Basculante	Doble brazo de aluminio
Geometría	23,1° / 117,4 m
Suspensión del.	Horquilla invertida
Diámetro barras/ Recorrido	45 mm / 138 mm
Reglajes	Electrónica
Suspensión tras./ Recorrido	Monoamortiguador / 138 mm
Reglajes	Electrónica
Freno del.	2 discos de 320 mm
Pinzas	4 pistones
Freno tras	Un disco de 220 mm
Pinza	Un pistón
ABS Tipo / Desconec.	En curva / No
Rueda del.	120/70-17". Llanta 3,50"
Rueda tras	200/55-17". Llanta 6,00"

MEDIDAS

Cap. depósito	20 l
Peso lleno	223 kg
Dist. entre ejes	1,548 mm
Altura asiento	850 mm

TC. Control de Traacción, AC. Control de levantamiento delantero, DC: Control de deslizamiento: CS: Control de salida: CA. Control de arranque en cuesta. CC. Control de velocidad

VELOCIDAD MÁXIMA

Real	260 km/h
------	----------

ACELERACIÓN

0-100 km/h	3,2 s / 44 m
0-400 m	10,4 s / 225 km/h
0-1.000 m	18,1 s / 261 km/h

RECUPERACIÓN

60-100 km/h	3,5 s / 79 m
60-140 km/h	6,7 s / 187 m

PESO

Peso lleno	225 kg
Reparto (lleno con piloto)	48.7 / 51,3 %

CONSUMO

Medio	6,1 l/100 km
Autonomía	330 km

Prestaciones



En el apartado de mantenimiento los cambios de aceite son cada 10.000 km, igual que el filtro del aire. La revisión del juego de válvulas, las bujías, la sonda lambda y el servicio técnico del motor se hacen cada 30.000. En cuanto a su puesta a punto se puede ajustar manualmente la precarga de las suspensiones. En el caso de nuestra unidad de pruebas también montaba las manetas regulables, de muy fácil ajuste, y las estriberas con diferentes posiciones para encontrar la ergonomía idónea. La pantalla tiene dos posiciones y se regula con la mano utilizando el tirador que se ve la foto.



La instrumentación TFT de 6,5 pulgadas a color tiene mucha información y el completo menú al que ya estamos acostumbrados. Para ver los datos de la moto hay que entrar en él, ya que la pantalla inicial no tiene tanta información. Hay diferentes pantallas de visualización ya sea para carretera o para circuito.

Conclusión

La idea de tener una deportiva con manillar ancho ya lleva tiempo con nosotros pero el tener una moto de máximo nivel, como es una de las tres de la exclusiva familia M, que al mismo tiempo se pueda utilizar todos los días en todo tipo de escenarios es un lujo. Es cierto que es un lujo en todo el significado de la palabra, ya que se trata de un modelo tope de gama y su precio es muy elevado. Pero a cambio tienes fibra de carbono tanto en elementos de la carrocería, como en las llantas M, que le dan una enorme agilidad y ese tacto de moto de carreras. La electrónica está al nivel de la última generación de deportivas de calle y te permite, como siempre vemos, ir ajus-

tando su enorme potencia a las condiciones en las que te mueves. Mientras que su parte ciclo es capaz de llevarte con precisión máxima por un tramo de curvas o de absorber el terreno con suavidad con solo pulsar un botón. Su faceta de moto de turismo está protagonizada por la buena ergonomía, la protección y la capacidad del depósito. Así que es una moto con muchas posibilidades, aunque el que se interese por ella será porque tiene el ADN más deportivo de BMW y al que busque sensaciones y prestaciones no le va a decepcionar lo más mínimo, ya que es una de esas motos que te saca lo mejor de ti y una sonrisa cuando abres y te tienes que agarrar al manillar...





BSA GOLD STAR 650 // ROYAL ENFIELD CONTINENTAL GT 650

REGRESO DEL DESTIERRO



TANTO BSA COMO ROYAL ENFIELD SON DOS CLÁSICAS FIRMAS BRITÁNICAS CUYAS COMPAÑÍAS CAVARON SUS DÍAS EN LOS AÑOS 70 EN SU PAÍS NATAL, Y LAS DOS HAN VUELTO A LA VIDA DE MANOS DE NUEVOS PROPIETARIOS PARA REGRESAR DE SU DESTIERRO A LOS MISMOS MERCADOS QUE LAS VIERON NACER, Y ADEMÁS CON LOS OJOS PUESTOS EN SUS AÑOS DORADOS.

TEXTO: PEPE BURGALETA. FOTOS: JAIME OLIVARES.
COLABORA: SERGIO ROMERO.





Durante casi 90 años, hasta 1947, India fue una colonia del Imperio Británico. Quizás por ello no es de extrañar que algunas de las clásicas marcas de Gran Bretaña que dominaron el mercado mundial hasta los años 60, hayan sido recuperadas precisamente por fabricantes de ese enorme país. Enfield India, tras fabricar bajo licencia las Bullet, acabó quedándose con la marca. Ahora, BSA, otra gran firma coetánea de la propia Royal Enfield, está en manos del Grupo Mahindra, un gigante de la automoción de ese mismo país. Y ambas empresas han logrado que esas marcas realicen un via-

je de vuelta a sus orígenes, con unas motos que además no mantienen nombres de famosos modelos de la época dorada de sus firmas, sino que pueden considerarse réplicas modernas de aquellos.

La BSA Gold Star fue un verdadero mito en su momento. Esta monocilíndrica, en versiones de 350 cc y 500 cc nació justo antes de la guerra, en 1938, y se mantuvo en producción hasta principios de los '60. Fue una de las motos con más éxito en las carreras de producción británicas y también una de las imágenes típicas de la era de las "Café Racer" y del Ace Cafe. BSA, que fabricaba inicialmente armas, se convirtió en su momento en un conglomerado capaz de dedicarse a las bicis, motos, coches, autobuses y tener plantas de fundición de acero, metal sinterizado, cromo duro, carbón o crear herramientas, máquinas, incluyendo las eléctricas. Cuando casi toda la industria británica se unió para formar el grupo (NVT), era parte del mayor fabricante del mundo.

Por su parte, Royal Enfield acabó en India tras quebrar en Gran Bretaña y mantener la planta asiática la producción licenciada de las Bullet, que se vendían primero al Ejército y luego a los particulares como churros. En las últimas décadas, después de años de

ENLACE AL CANAL
x.com/byneontelegram



**BSA HA CREADO UNA GOLD STAR
650 CON UNA ESTÉTICA REALMENTE
CONSEGUIDA INCLUSO EN EL MOTOR**



El aspecto de la nueva Gold Star no puede ser más fiel al del modelo original. Todo encaja dentro de las líneas clásicas del modelo, con su inyección disimulada como una caja de filtro, o los guardabarros metálicos.

inmovilismo, y bajo la propiedad de Eicher Motors, ha dado un salto hacia delante expandiéndose con nuevos productos y con un pie puesto en Gran Bretaña, desde donde se diseñan sus productos. En ambos casos, nos encontramos con unas motos como la BSA Gold Star 650 y la Royal Enfield Continental GT 650, que juegan por una parte con una imagen clásica que evoca su pasado, y por otra con una mecánica actual perfectamente comparable a los productos de los fabricantes occidentales en su segmento. Las dos tienen no sólo el nombre de sus antecesoras, también una imagen y un espíritu muy similar.

RENACER

Que BSA haya vuelto a la vida con una moto bautizada como Gold Star es bastante lógico, y más si tenemos en cuenta que se trata de una moto dotada de un motor monocilíndrico. Se trata del modelo más famoso de las últimas décadas de la anterior vida de la marca junto a la Rocket3, un nombre que ha sido adoptado actualmente por otra firma británica para uno de sus modelos actuales, Triumph.

El desarrollo de la nueva moto ha sido relativamente largo, Mahindra puso a cargo de la empresa a Ashish Joshi, quien previamente había trabajado durante tres lustros en Royal Enfield. El desarrollo del nuevo motor se encargó a Rotax y a la Universidad austríaca de Graz. La razón era simple, la base iba a ser el motor monocilíndrico de ese fabricante, una planta motriz bien conocida por nosotros, ya que es la que equipó originalmente la BMW F 650 y que se ha mantenido en multitud de modelos y en diversas firmas. En cualquier caso, la remodelación ha sido intensa, especialmente en el exterior, ya que se han modificado todas las tapas para darle un estilo mucho más tradicional, incluso con la apariencia de cárteres separados para el motor y la transmisión. Aunque se mantiene la refrigeración por agua, el cilindro se ha recubierto de aletas, el cuerpo del inyector tiene una rejilla que simula un filtro y el colector de escape de salida oblicua ha engordado y acaba en un silenciador tipo "peashooter". Lograr un rendimiento adecuado no ha sido especialmente complicado teniendo en cuenta que la potencia declarada es de 34 kW para cumplir la normativa A2, algo inferior a la original de la de la BMW de hace un cuarto de siglo, que era de 50 CV (37,3 kW).

El chasis tubular de doble viga tiene la parte trasera en forma de lazo como en la época de los '50. La horquilla tiene las barras cubiertas por una funda y los guardabarros están sujetos con varillas en ambos trenes.

La carrocería es totalmente tradicional, con un depósito en forma de lágrima, tapas laterales triangulares y un asiento completamente plano. El logo BSA del depósito de gasolina es el mismo de las BSA tradicionales.

Las llantas de radios son de 18" y 17", con un neumático trasero bastante ancho. Los amortiguadores traseros tienen regulación de precarga, mientras el tren delantero carece de ajustes.

El motor de un cilindro deriva del conocido Rotax empleado originalmente por las BMW F 650, que ha sido convenientemente remozado exteriormente para ofrecer una imagen mucho más clásica, incluso con los cilindros aleteados.



El chasis tubular de acero de doble cuna cerrada, ha sido diseñado por la empresa Ricardo en Inglaterra, y sigue una forma similar a la de las motos de los '60, algo que se extiende a la carrocería, con un depósito que incluso mantiene inalterada la pastilla roja con el mismo logo de las Gold Star de antaño. Para completar el guiño al pasado no podían faltar las llantas de radios, con la delantera de 18", las barras de la horquilla cubiertas por una funda, los guardabarros metálicos sujetos con varillas o unos relojes analógicos sobre el faro.

Y si su aspecto exterior es bien clásico, también lo es su funcionamiento, aunque hay que reconocer que claramente mejorado respecto al de antaño en general. Para empezar, el motor no vibra prácticamente, lo que es un logro incluso para un monocilíndrico moderno. No tiene mucha potencia, nos ha dado 39 CV en el banco y no llega a alcanzar los 160 km/h, pero la respuesta es ejemplar, con un par sólido desde abajo y un empuje constante hasta el final. Tiene sólo cinco relaciones de cambio, pero con ellas se apaña perfectamente, y su sonido sin ser igual y con lo apagado a que obliga la Euro 5, tiene un aire al clásico. La posición de conducción es relajada, con un manillar alto, estribos centrados que no rozan en el suelo y un asiento plano y cuadrado. Llegas perfectamente al suelo sea cual sea tu estatura. Obviamente no es una moto deportiva, pero se mueve con facilidad y salvo que te encuentres con baches muy pronunciados en la carretera, que las suspensiones repetirán, siempre sigue la línea. Además, está equipada con neumáticos Pirelli de buen agarre,

Hay algunos puntos a revisar como el cuadro, que está compuesto por tres relojes. Los laterales tienen la zona de trabajo de las agujas en la zona inferior, lo que se hace extraño, y unas pantallas digitales muy pequeñas en la que es muy difícil ver nada, y la central, encargada de los chivatos, también se ve poco. Hay una toma USB en el manillar en una caja enorme que desentona. El único disco delantero está firmado por Brembo, pero la moto pesa 219 kg llena, y si le sumas a los ocupantes, son muchos para detenerla sin tener que apretar con fuerza.

LA ESTRELLA DE LA MARCA

Royal Enfield se subió al carro de los motores twin paralelos que inundaban las factorías británicas algo

ROYAL ENFIELD CONTINENTAL GT 650



Aun manteniéndose en ese estilo clásico, hay un aire de modernidad en esta Royal Enfield, pero corresponde completamente con la estética de los años 60, como ese remate en lazo del chasis que sirve de asa.

Las suspensiones son tradicionales, con fuelles cubriendo las barras de la horquilla, pero con una pareja de amortiguadores traseros que disponen de depósitos de gas separados y muelles de constante variable.

Las llantas de 18" y 17" pueden ser de aleación o de radios, con un disco en cada una y un neumático estrecho de 130 mm de anchura en el tren trasero. La distancia entre ejes es muy corta.

El chasis tubular de doble cuna es desmontable en su lado izquierdo para poder extraer el motor y cuenta con unos tubos superiores completamente horizontales que consiguen una imagen plana y una altura reducida.



El motor de dos cilindros paralelos con muy poca inclinación tiene el cigüeñal calado a 270° y culatas de cuatro válvulas con único árbol de levas. La refrigeración es por aire, pero cuenta con pequeño radiador de aceite en el frontal.



Técnica

BSA
Gold Star

Royal Enfield
Continental GT 650

PRECIO	6.599 €	6.787 €
CILINDRADA	652 cc	648 cc
POTENCIA dec	34 kW [46 CV]	35 kW [48 CV]
VELOCIDAD máx	161 km/h	164 km/h
PESO lleno	221 kg	223 kg

MOTOR

Motor	Un cil. vertical. Refr: por agua.	2 cil. En línea. Refr: por aire
Distribución	DOHC 4 V	SOHC 8 V
Diámetro x carrera	100,0 x 83,0 mm	78,0 x 67,8 mm
Cilindrada	652 cc	648 cc
Compresión	11,5:1	9,5:1
Potencia máx. dec.	34 kW [46 CV] a 6.500 rpm	35 kW [48 CV] a 7.250 rpm
Par máx. dec.	55 Nm a 4.000 rpm	52 Nm a 5.150 rpm
Alimentación	Un inyector. Toberas de 46 mm	2 inyectores. Toberas de 34 mm
Modos de conducción	No tiene	No tiene
Ayudas electrónicas	No tiene	No tiene
Acc. embrague	Cable	Cable
Cambio	5 relaciones	6 relaciones
Transmisión sec	Cadena	Cadena

CHASIS

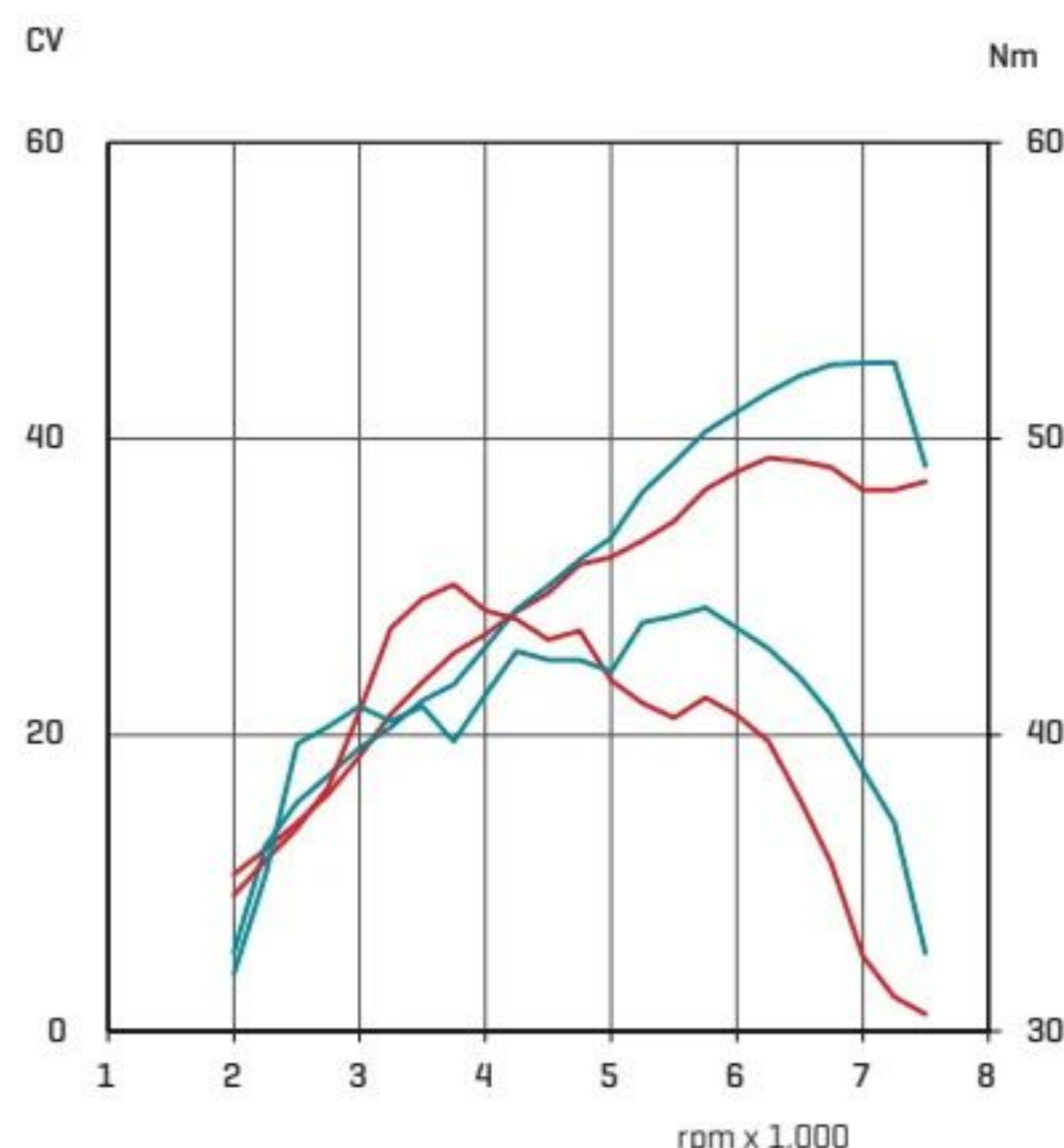
Chasis	Tubular de doble cuna en acero	Tubular de doble cuna en acero
Basculante	Doble brazo de acero	Doble brazo de acero
Geometría	26,5°/97 mm	24,0°/105 mm
Suspensión del.	Horquilla convencional	Horquilla convencional
Diámetro barras/ Recorrido	41 mm / 120 mm	41 mm / 110 mm
Reglajes	No tiene	No tiene
Suspensión tras./ Recorrido	Dos amortiguadores paralelos / 108 mm	Dos amortiguadores paralelos / 88 mm
Reglajes	Precarga	Precarga
Freno del.	Un disco de 320 mm	Un disco de 320 mm
Pinzas	2 pistones	2 pistones
Freno tras	Un disco de 255 mm	Un disco de 240 mm
Pinza	Un pistón	Un pistón
ABS Tipo / Desconec.	Estándar / No	Estándar / No
Rueda del.	100/90-18". Llanta 2,50"	100/90-18". Llanta 2,50"
Rueda tras	150/70-17". Llanta 4,25"	130/70-17". Llanta 3,50"

MEDIDAS

Cap. depósito	12 l	12,5 l
Peso lleno	221 kg	212 kg
Dist. entre ejes	1.425 mm	1.398 mm
Altura asiento	785 mm	830 mm

TC. Control de Traacción, AC. Control de levantamiento delantero, DC: Control de deslizamiento; CS: Control de salida; CA. Control de arranque en cuesta. CC. Control de velocidad

MEDICIONES MOTOCICLISMO



BSA Gold Star
39 CV a 6.565 rpm
45 Nm a 3.635 rpm



Royal Enfield Continental GT 650
46 CV a 7.160 rpm
44 Nm a 5.765 rpm

Aún teniendo un carácter similar, los dos motores enseñan sus cartas en el banco de potencia. La BSA con un par máximo poco después de las 3.500 rpm tiene una curva de potencia de pendiente constante hasta las 5.000 rpm, cuando empieza a aplanarse. La Royal Enfield, más potente y con un mayor músculo desde esas 5.000 rpm tiene una curva de par de valores más estables y más potencia en alto régimen.

	BSA Gold Star	Royal Enfield Continental GT 650
VELOCIDAD MÁXIMA		
Real	158 km/h	173 km/h
ACELERACIÓN		
0-100 km/h	7,1 s / 129 m	6,9 s / 121 m
0-400 m	15,3 s / 132 km/h	14,9 s / 142 km/h
0-1.000 m	30,0 s / 154 km/h	29,7 s / 165 km/h
RECUPERACIÓN		
60-100 km/h	7,7 s / 173 m	8,1 s / 181 m
60-140 km/h	21,2 s / 636 m	18,8 s / 545 m
RENDIMIENTO		
Régimen máximo	7.460 rpm	7.525 rpm
Velocidad lineal pistón	20,6 m/s	17,0 m/s
Relación peso/ potencia	5,6 kg/CV	4,8 kg/CV
Potencia espec	60 CV/l	70 CV/l
PESO		
Peso lleno	219 kg	217 kg
Reparto [lleno con piloto]	42,9 / 57,1 %	41,6 / 58,4 %
CONSUMO		
Medio	4,0 l/100 km	4,4 l/100 km
Autonomía	300 km	295 km



tarde, en 1960, creando la Interceptor 700, que luego se convirtió en 750 cc. Cuando la nueva Royal Enfield construyó su primera bicilíndrica, no dudó en adoptar el mismo nombre, y además ampliar la gama con la Continental GT de orientación más deportiva debido a su posición de conducción. La Continental GT en su tiempo, fue una monocilíndrica de 250 cc que heredaba las tendencias deportivas del “Ace Café” y el estilo Cafe Racer. Al contrario que la BSA es una moto con la que ya hemos convivido unos años, ya que se estrenó en 2018 adoptando tecnologías plenamente actuales, como el empleo de un cigüeñal con las muñequillas caladas a 270°, una configuración que actualmente es casi universal.

La Continental GT 650 sí que mantiene la clásica refrigeración por aire en un motor que, como el de la BSA tiene una carrera relativamente larga para lograr dar vida al motor en medios y mejorar su respuesta. Se trata de una moto muy compacta, con un chasis de estructura más moderna que el de la Gold Star, y una distancia entre ejes realmente corta, por debajo de los 1.400 mm, algo que notas inmediatamente. Tiene detalles deportivos como sus escapes orientados hacia arriba, un manillar bastante bajo, que se conjunta con la posición de los estribos, o los amortiguadores con depósito de gas separado. También cuenta con un

único disco delantero y en esta versión con llantas de aleación. Es una moto con una imagen clásica debido a un motor de tapas redondeadas y cilindros aleteados, la inyección bien tapada, el depósito de lágrima o su asiento con un tope.

La característica que marca en mayor medida su diferencia con la BSA es su posición de conducción, algo que no sería tan relevante en el caso de la Interceptor, con un manillar más alto. En este caso vas relativamente agachado, puedes pegarte sin problemas al depósito y cargar más peso en la rueda delantera. El motor es más potente que el monocilíndrico de la Gold Star, también con una curva de par que potencia la gama media, pero más plana y ligeramente ascendente, de manera que el motor es claramente más alegre, sobre todo, como se comprueba inmediatamente en su curva de potencia, al sobrepasar las 5.000 rpm, donde despega. El tacto del motor de calado cerrado es suave y lineal, y el cambio, aunque lento, es preciso. Ese mayor espíritu deportivo se ve también en el comportamiento del chasis, más rápido de reacciones, aunque con una suspensión trasera que tiene poco recorrido y acaba siendo áspera. Al igual que en la BSA, un segundo disco delantero no le vendría mal, porque pesa lo mismo y tiene unas prestaciones superiores, sobre todo cuando la dejas correr. Al igual que ocurre en la Gold Star, no se producen movimientos a alta velocidad, al menos a las que vas a circular con ellas, rondando de marcador como mucho los 140 km/h en la BSA y no más de 160 km/h en la Royal Enfield, aunque realmente se trata de motos con las que como mejor vas es tranquilamente disfrutando del paisaje y de su tacto clásico en recorridos que no sean muy largos. No tienes nada de protección y la velocidad se hace pesada al cabo de poco tiempo. Puedes ir con un pasajero, que irá cómodamente sentado, pero olvídate de equipaje. Tienen también consumos bastante parcos si vas tranquilo, pero si las exiges, sus 12 litros no darán para mucho. **M**

**LA CONTINENTAL GT ES LA VERSIÓN
DE POSICIÓN MÁS DEPORTIVA CON EL
MOTOR TWIN CALADO A 270°**



Conclusión

Las motos clásicas británicas pueden dividirse en dos grandes grupos, por una parte las monocilíndricas, que dominaron su escena hasta la Guerra y fueron la base de la expansión de su industria, y por otra, las bicilíndricas en paralelo herederas de la Triumph Speed Twin, que se convirtieron en las mejores motos del mundo en el terreno deportivo después de la contienda. BSA y Royal Enfield te devuelven al periodo glorioso de esa industria, los años 50 y 60 con esas dos mismas alternativas. Hoy en día las prestaciones de las motos han alcanzado tal nivel que unos modelos "Vintage" como estos pueden encuadrarse en la categoría A2 sin problemas, y demostrar con un rendimiento más limitado que ese espíritu de antaño puede seguir vivo. Realmente han conseguido conformarse como motos perfectamente válidas en nuestros días, unos modelos que parecen haber salido del pasado, pero que se conducen como cualquier moto actual, con motores que no vibran como sus antecesores, con una respuesta agradable y con chasis que también tienen el funcionamiento que se exige en el siglo XXI. Las dos proceden de India, el país que ha decidido devolver estas marcas a occidente, fabricadas por gigantes de la automoción, que construyen cantidades ingentes de unidades para su mercado local, y que para nosotros han creado también estas réplicas modernas de nuestra propia historia. Con las dos puedes disfrutar de aquello, en la BSA en una posición relajada, en la Royal Enfield imaginándote en el Ace Café.





**BMW F 900 GS // DUCATI DESERTX
KTM 890 ADVENTURE // TRIUMPH TIGER 900 RALLY PRO**

AMBIDIESTRAS

LAS TRAIL SE VAN CONVIRTIENDO CADA VEZ MÁS EN MODELOS ESPECIALIZADOS DENTRO DE UN SEGMENTO QUE ORIGINALMENTE LAS DEFINÍA COMO LAS MOTOS MÁS POLIVALENTES DEL MERCADO, MODELOS CON LOS QUE HACER DE TODO, PERO QUE ÚLTIMAMENTE DERIVAN CADA VEZ MÁS AL CAMPO, LA CUESTIÓN ES SABER SI ESO LAS ESTÁ RESTANDO OPCIONES COMO MOTOS DE TURISMO POR CARRETERA.

TEXTO: P. G., P.B. FOTOS: TYSON JOPSON.





Si estudiamos las tendencias en el desarrollo y la evolución de los diferentes segmentos del mercado, está claro que el de las motos trail es uno de los que más evoluciona, quizás sólo el de las motos sport turismo con la irrupción de las "crossover" tiene unos cambios semejantes. Si vemos lo que ha ocurrido en los últimos años, está claro que la faceta campestre de estas motos duales es en el que más se ha incidido, y eso después de un tiempo en que su uso por carretera parecía casi exclusivo. La llegada de las mencionadas "crossover", con sus suspensiones de largo recorrido, su posición de conducción parecida a

LA BMW F 900 GS SE HA ESPECIALIZADO EN EL CAMPO EN ESTA NUEVA VERSIÓN MÁS LIGERA

la de las trail y un tamaño superior al de los modelos tradicionales de la categoría, también ha empujado a éstas hacia su posición original, en la que salir de la carretera era casi una obligación.

En el segmento medio nos encontramos con un buen plantel de modelos por debajo del litro de cilindrada y una potencia que ronda el centenar de caballos, bastante más de lo necesario para una conducción campestre, pero que no pueden olvidar lo que al final va a ser su terreno de utilización más habitual, la carretera. Incluso en estos modelos que hemos elegido con sus llantas de radios, con un diámetro de 21" en la delantera, suspensiones largas y en algunos casos equipamiento campestre, el asfalto acaba por estar más que presente. Tienen ambiciones todoterreno, pero también tienen la obligación de ser prácticas en el uso diario, ofrecer unas buenas opciones cuando se quiere ir deprisa por carretera y ser cómodas incluso para recorrer para largas distancias.

Para comprobar todo esto, esta absoluta polivalencia, vamos a someter a estas cuatro motos a una prueba por separado en ambos terrenos, es esta primera parte por carretera, evaluando su faceta asfáltica, y en el próximo número fuera de ella, con neumáticos que



La familiar pantalla de instrumentación de BMW, amplia y de buena lectura. El conjunto se ha aligerado y es más compacto, y ofrece un asiento más accesible para usuarios de todas las tallas.

La iluminación delantera se deshace del doble faro asimétrico tradicional para incorporar una nueva óptica LED que integra la luz de día y las de cruce y carretera. El cuadro de instrumentos es una pantalla TFT en color similar a la de otros modelos de la marca.



El motor es similar a los que equipan las versiones de carretera de las F 900, ha aumentado de cilindrada respecto a la 850 anterior hasta los 853 cc y tiene 10 CV más, 105 CV a 8.500 rpm, manteniendo la misma estructura anterior con el cigüeñal calado a 360°.

La carrocería ha variado por completo con una parte delantera que incluye tapas parecidas a las de las motos de cross y un frontal más pequeño. El depósito de gasolina está realizado en plástico en vez de metal, lo que logra una reducción de peso de 4,3 kg y pierde medio litro de capacidad.

El chasis es el mismo que antes, pero toda la parte trasera ha cambiado. Ahora el subchasis que es independiente es más estrecho y ligero, además de cambiar la posición de conducción. Las suspensiones y los frenos son también nuevos.

cumplan en este terreno en las motos que no los equipen de serie, y con un cambio, el de la versión Rally de la Ducati DesertX en vez de la estándar de esta primera prueba.

GOLPE DE TIMÓN

BMW ha decidido esta temporada dar un impulso a la mayor de sus GS de la serie F, creando una moto más equipada y más orientada para ir por el campo, especialmente cuando llega con el paquete "Enduro Pro", que sube el precio original de 13.980 €, en otros 1.661 €. Súmale algo de electrónica y el color "Trophy", y ya te vas a más de 16.000 €. En realidad, esta BMW es un catálogo de opciones que permite que la ajustes exactamente a lo que quieras hacer con ella hasta en el menor detalle.

En cualquier caso, el trabajo que se ha realizado en esta versión de la GS este año ha sido realmente intenso. Para empezar, comparada con su predecesora, la F 850 GS, ha bajado su peso en 13 kg, para pesar 225 kg con el depósito de gasolina lleno. Del cuarteto, solo la KTM es más ligera, aunque bastante, la separan nueve kilos. Otro aspecto que ha cambiado de manera importante es la ergonomía. Por una parte, se ha modificado el subchasis para hacerlo más estrecho y por otra cuenta con un nuevo sillín que también es relativamente estrecho y con un arco de la entrepierna corto, que se une a un depósito más pequeño. Ahora con cualquier estatura llegas razonablemente bien al suelo, aunque sea a cambio de algo menos de confort. Los puños siguen teniendo la opción térmica, el asiento no.

El motor es básicamente el mismo que los de las versiones de carretera, las F 900 R y XR, pero con algunas modificaciones, especialmente en su carácter. Si los primeros fueron tachados por ser demasiado suaves y con pocas dosis de emoción, el nuevo bicilíndrico de la GS, tiene una gestión electrónica que permite mayores dosis y que tiene una respuesta más viva a alto régimen, pero sin que se haya descuidado la zona media. Respecto al de la anterior 850 cc dispone de 10 CV más y hay cambios en la transmisión para adaptarse al asistente de cambio y tiene una relación final más corta. La electrónica incluye modos de conducción por carretera, a los que se pueden sumar opcionalmente el Enduro y el Enduro Pro para optimizar la faceta en la que más se ha insistido, el off road. Como asistencias

electrónicas dispone de control dinámico de tracción, un ABS Pro optimizado para curvas y la luz de freno dinámica. Sigue pudiendo rodar en regímenes medios sin necesidad de apurar y con buen empuje, y siempre sientes el pulso del motor, sin que aparezcan vibraciones considerables, con la ventaja de una mayor potencia, que te brinda más posibilidades.

Esta deriva deportiva de la 900 GS la ha llevado también a equipar unas suspensiones con un tarado más duro. El firme ajuste inicial se combina con un buen funcionamiento del sistema hidráulico, que puede variar bastante porque el rango de regulación es bastante amplio. En ambas suspensiones tienes que trabajar de manera manual con los habituales reguladores. Si la comparamos con el resto, la GS destaca por tener un comportamiento muy neutro y ser muy ágil en el trazado de las curvas, pero al tiempo sigue siendo estable a cualquier velocidad y con el firme en cualquier estado. Otro punto en el que destaca es su sistema de frenos, que es eficaz en lo que se refiere a detención, pero con un tacto en la maneta ligeramente esponjoso y bastante recorrido inicial sin efecto en las pinzas. Una parte de este efecto lo tiene una regulación del ABS muy eficaz.

A efectos de usarla como moto para turismo te encuentras con un problema, que es un depósito de gasolina ha reducido su capacidad hasta sólo 14,5 l, lo que provoca que incluso sin forzar mucho, la autonomía sólo supere ligeramente los 350 km, bastante por debajo de las otras tres con más de 20 litros. En lo que respecta a la adaptación de la moto para el turismo y la conducción deportiva por carretera, hay que señalar que el cambio funciona de manera precisa con un asistente eficaz, el accionamiento del embrague es suave y tienes distancia libre al suelo más que suficiente. La moto se inclina con facilidad, y cambia de posición sin esfuerzo ayudada por un manillar ancho, y los Bridgestone A41 dan siempre confianza, incluso con la llanta delantera de 21" que monta una medida estrecha. En cualquier caso, lo que queda claro, y más con el kit de campo, es que es una moto que se ha enfocado más al campo respecto a la versión precedente, pero sigue siendo estable incluso a alta velocidad. Es fácil de

DUCATI DESERTX



La pantalla vertical tras su alargada cúpula es un guiño más a los ancestros dakarianos de este modelo, que tiene un generoso cubrecárter, por si te animas demasiado en el campo, y amplio asiento partido.

El chasis multitubular de acero sigue la línea más clásica de Ducati, un cajón que encierra en su interior parte del motor como la admisión y el cilindro trasero, dejando el cárter colgado, y con el subchasis independiente atornillado a la estructura principal.

Las llantas de radios cruzados para poder emplear neumáticos sin cámara tienen las dimensiones habituales de las motos de enduro, con 21" de diámetro en el tren delantero y 18" en el trasero, y sus neumáticos son totalmente mixtos.



Las suspensiones tienen bastante recorrido, la delantera 230 mm y la trasera 220 mm, y ambas son regulables manualmente en tres vías. Incluye un doble disco de 320 mm en la rueda delantera con pinzas Brembo de cuatro pistones.

El motor V2 de 937 cc es básicamente el mismo que equipan otros modelos de la marca, desde la Monster a la Multistrada, ya en versión Euro 5+ y con algunos cambios en la gestión del motor, admisión y escape, y sobre todo una caja de cambios con relaciones más cortas, especialmente las dos primeras.



controlar, pero ha perdido algo de confort si la quieres enfocar en el turismo y el uso diario, porque es una moto más deportiva.

HERENCIA DEL DAKAR

Ducati ha realizado con la DesertX un guiño a sus años compitiendo en el Dakar con la Cagiva Elefant 900 a principios de los '90, que ya contaba con un motor Ducati en ese momento. Una moto que quiere parecerse a las del Dakar de esos tiempos, tiende en esta época a primar su tendencia campestre frente a la asfáltica, y en ese sentido se ha movido la Ducati, pese a que se haya creado una versión aún más off road, la Rally, que será la que entre en juego en el campo en la segunda parte de la prueba. En cualquier caso, el resultado buscado por los italianos, por mucho que nos encontremos a un trecho de las arenas de desierto del Sáhara, se adhiere más a ese terreno que a un uso constante en nuestro ambiente habitual. No es una cuestión de posición de conducción, ya que, aunque tiene una elevada altura de asiento, también es amplia y tiene un carenado protector, tras el que te encuentras relajado, y con un manillar algo elevado que te permite centrar el cuerpo.

Sin embargo, el motor V2 de la Ducati, que es similar al que equipan otros modelos de la marca, desde la Hypermotard a la Monster, pasando por la Multistrada y Supersport, es un motor que nació y ha continuado como un propulsor deportivo. Al desmodrómico de 937 cc no le gusta girar a muy bajo régimen, porque por debajo de unas 3.000 rpm no se siente cómodo, ni en su respuesta al acelerador, ni manteniendo bajas velocidades constantes. Una vez que empieza a girar un poco más, todo cambia y, poco a poco, está dispuesto a avanzar con el mismo ímpetu del resto, aunque necesita llegar a superar las 5.000 rpm para que se encuentre

**LA DUCATI DESERTX HA NACIDO
CON LA IMAGEN DEL DAKAR EN EL
EXTERIOR Y TAMBIÉN EN SU INTERIOR**



realmente a gusto. Esto te obliga a usar más el cambio que en las otras tres motos, algo que realmente no plantea problemas porque la caja de cambios, como es habitual en la marca tiene un accionamiento con un recorrido corto y es preciso. Como en el resto tienes un asistente para facilitar las operaciones, que se combina con un embrague de accionamiento algo más duro.

En general la Ducati es la moto más física de todas, en buena parte porque también es la más grande. Girar hacia las curvas y cambiar de dirección requiere algo más de esfuerzo. Es la más larga con 1.610 mm entre ejes y también de las más pesadas, 230 kg con el depósito

**LA KTM 890 ADVENTURE ES UNA
MOTO REALMENTE POLIVALENTE Y
VÁLIDA PARA CUALQUIER TIPO DE USO**

de 21 litros lleno, que es el de mayor capacidad. Esta sensación de dureza también se confirma con el funcionamiento de las suspensiones, que aunque tienen un buen funcionamiento y son muy sensibles, tienen un ajuste claramente más firme incluso que el de las motos de espíritu más deportivo de la prueba como la BMW y la KTM. Moverte con la DesertX por carretera es siempre algo más mecánico, más exigente. Todo esto parece estar en la órbita de un claro enfoque off-road. Es cierto que, en carretera, sobre todo si de lo que se trata es de seguir una conducción deportiva, las virtudes de su motor desde medio régimen, un chasis de comportamiento intachable y su ajuste de las suspensiones, se unen a unos frenos de funcionamiento sobresaliente y unos recursos electrónicos de primer nivel, la convierten en una moto realmente efectiva. Sin embargo, si más allá de surcar las dunas como Edi Orioli, lo que quieres sobre todo es utilizarla sobre el asfalto y recorrer kilómetros relajadamente, no es la mejor opción.

CON OFICIO

En principio una KTM tiene que cumplir con el eslogan de la marca, ese conocido "Ready to Race", algo que debería casar poco con un empleo turístico. Sin em-



La cúpula de la KTM es amplia y protege completamente, y la pantalla tiene una buena lectura. Bien preparada para el campo con sus suspensiones WP, el asiento a doble altura sitúa al pasajero muy arriba.

bargo, en el caso de la 890 Adventure, su marca, ya se ha cuidado de crear una versión "R" más orientada al campo, con suspensiones de mayor recorrido y neumáticos enfocados al campo de serie, entre otras cosas. La Adventure "normal" tiene una posición de conducción bastante relajada, con un asiento que puedes colocar en dos posiciones y que hace que te puedas sentar en la posición inferior, bastante bajo, tras el carenado de buena talla y cerca del manillar. Los pies están algo retrasados y altos que en las otras tres motos, de manera que estás más cerca de la rueda delantera y tienes la sensación de estar más subido a una moto de sport turismo del estilo de una crossover que en una trail convencional. Con el sillín más alto te encuentras más erguido y si tienes una buena talla también más cómodo.

Como es habitual el motor LC8 de la Adventure no sólo tiene un rendimiento elevado en la parte superior del tacómetro, sino también una fuerte respuesta en medios. De hecho, es el más dotado en la zona media. Tiene un sonido bastante metálico y una respuesta al acelerador que es al mismo tiempo dosificable y enérgica, un propulsor que avanza con piernas largas. Además, está apoyado en un sistema electrónico muy potente, que incluye un sistema de control de tracción con nueve posiciones, de retención del motor, ABS en curva con modo off-road, un buen asistente de cambio y si los pagas, hasta cuatro modos de conducción personalizables. Otra peculiaridad de la KTM es su depósito de gasolina que se descuelga por los laterales y en el que entran 20 litros, pero sin un gran volumen por delante de ti. Aun así, y con la parrilla trasera de serie pesa 216 kg, menos que cualquiera de sus compañeras.

Los neumáticos de serie tienen un cierto taco, son los conocidos Pirelli Scorpion Rally STR, que funcionan bien en carretera, pero no tienen el tacto de dirección de los Bridgestone A41 que equipan las BMW y Triumph. Necesitas un cierto periodo de familiarización hasta lograr llevarla a las curvas de la misma forma directa y precisa. En lo que no vas a tener el mínimo problema es en la distancia libre al suelo, que como en la GS y la DesertX es enorme, y una vez que te familiarizas con los neumáticos la puedes aprovechar. Realmente con la 890 puedes disfrutar en carreteras de curvas porque tiene un chasis de respuesta inmediata y unas

Las suspensiones disponen de 200 mm en cada tren, con una horquilla invertida de 43 mm de diámetro y un amortiguador trasero muy inclinado sin bieletas, ambos como es habitual firmados por WP.

El motor de dos cilindros con culatas dotadas de dos árboles de levas tiene el cigüeñal calado a 270 grados y es el que tiene la mayor potencia específica de los cuatro, además de una construcción realmente ligera.

El depósito de gasolina de fibra se prolonga por los laterales del motor para bajar la posición del centro de gravedad, contando con protecciones en su parte inferior y una conexión entre ambos lados.

El chasis tubular tiene el motor colgado sujeto por las culatas y la parte posterior del cárter y se combina con un basculante de aluminio fundido, que como también es habitual en la marca, tiene las nervaduras visibles desde el exterior.



suspensiones efectivas y además regulables, en las que la parte trasera trabaja algo mejor que la delantera. Si de lo que se trata es de recorrer kilómetros, realmente la KTM resulta más brillante de lo que su imagen destila. Por una parte, las suspensiones son confortables, con un amortiguador que mantiene la rueda pegada al suelo incluso sobre los baches más duros, logrando que no llegue la fatiga al trasero ni en viajes largos. El carenado tiene una cúpula relativamente amplia y que ofrece una buena protección contra el viento, y el chasis mantiene siempre la estabilidad incluso en autopista a alta velocidad. A todo ello le acompañan unos frenos potentes y con buen tacto, en los que puede modular perfectamente la frenada con precisión. El ABS tiene un tarado algo defensivo, que se nota más si vas con pasajero, pero sin que realmente se pierda mucha distancia de frenado. La conclusión final es que esta 890 Adventure es una moto mucho menos radical de lo que se espera, incluso si lo que quieres es emplearla sobre todo por carretera.

SUAVE Y EFICAZ

La Triumph Tiger 900 en todas sus versiones ha recibido nuevas actualizaciones esta temporada. Se ha trabajado en el motor, que ha ganado potencia hasta los 108 CV para ponerse al mismo nivel de sus rivales y se han actualizado algunos componentes como el cuadro de instrumentos, que tiene ahora una apariencia más operativa y conectividad. Se han realizado cambios en la carrocería y en la mejora en la ergonomía con un asiento de dos posibles alturas, el anclaje del manillar sobre gomas para reducir las vibraciones que se dejan sentir a partir de medio régimen, o la pantalla se ajusta también en altura en 50 mm. En todo caso la Tiger 900 mantiene sus virtudes habituales y, comparada con el resto es una moto más cómoda y confortable, con un carácter más relajado, algo que empieza en su posición de conducción, que se adapta a diversas tallas y una vez sobre ella te permite disfrutar de una holgada posición.

El motor de tres cilindros tiene un calado del cigüeñal irregular y ahora no tiene ninguna merma de potencia arriba respecto al resto de la categoría, con un empuje constante y utilizable desde prácticamente cualquier régimen de giro. A bajo régimen es muy suave en su funcionamiento, aunque conforme aumenta el

TRIUMPH TIGER 900 RALLY PRO



La instrumentación ofrece una clara lectura. El motor viene bien protegido con su cubrecárter y sus defensas. La ergonomía es un punto fuerte, con un asiento regulable en dos alturas, para piloto y acompañante.

La posición de conducción ha mejorado con un nuevo asiento, silentblocks en los soportes del manillar que ha sido reubicado en este modelo. También se estrena nueva pantalla TFT de 7" y mantiene de serie el equipamiento de serie más extenso de todas.

El chasis tubular forma un entramado que sigue el recorrido de una doble viga, con el subchasis también tubular atornillado. El basculante de doble brazo está realizado por fundición.



Las suspensiones Showa en la versión Rally Pro son las de mayor recorrido de todas, con el amortiguador trasero anclado sobre bieletas. Las llantas tienen radios cruzados para permitir el empleo de neumáticos sin cámara.

El motor de tres cilindros en línea mantiene su calado de cigüeñal a 180°, y ha recibido cambios esta temporada para aumentar su potencia en 13 CV y alcanzar los 108 CV, además de ganar 3 Nm más de par hasta los 90 Nm.



régimen hay algunas vibraciones más, independientes totalmente de su rendimiento. Además, la Triumph mantiene un elevado nivel de gestión electrónica, con cinco modos de potencia y ayudas regulables en controles de tracción o retención. Además de serie se ha incluido un asistente de cambio en ambas direcciones y ABS con funcionamiento en curvas.

En marcha, una vez que entras en la carretera la conducción se vuelve relajada, parece como si estuvieses sobre una alfombra voladora. Es la moto más pesada de todas, con el depósito de 20 litros lleno llega a 234 kg, pero es relativamente corta y la agilidad no se resiente ni en las carreteras más estrechas. Lo mejor de la Tiger es que es capaz de combinar el confort de marcha con una respuesta precisa si de lo que se trata es de aplicarse en las zonas de curvas con un chasis que conforme aumenta la velocidad se vuelve más ágil y preciso, y eso que es la moto que tiene unos mayores recorridos de suspensión, algo que lógicamente afecta a los cambios de carga en las fases de frenada y aceleración. A pesar de un ajuste de las suspensiones algo rígido, la moto se hunde de la parte delantera y aparecen movimientos en las frenadas más enérgicas, lo que casi te obliga a dejar la horquilla aún más dura para poder aprovechar

del todo el potencial de su equipo de frenos. La Triumph es sin duda la moto más apta para el turismo, tanto por su posición como por su funcionamiento. Además de serie es la más equipada y sin cargos adicionales dispones de calefacción en los puños y el asiento, control de la presión de los neumáticos, aviso de frenada de emergencia, faros antiniebla, asistente de cambio, modos de conducción, interruptores iluminados en el manillar, varias tomas USB y de corriente, incluso una completa electrónica, que la convierte con el mismo nivel de equipamiento en la más barata. **M**

**LA TRIUMPH TIGER 900, INCLUSO LA
RALLY PRO ENFOCADA AL OFF ROAD ES
UNA VERDADERA TRAGAMILLAS**

	BMW F 900 GS	Ducati DesertX	KTM 890 Adventure	Triumph Tiger 900 Rally Pro
PRECIO	13.950 €;	17.490 €	14.999 €	17.195 €
CILINDRADA	895 cc	937 cc	889 cc	888 cc
POTENCIA dec.	77 kW [106 CV]	81 kW [110 CV]	77 kW [105CV]	80 kW [108 CV]
VELOCIDAD máx.	219 km/h	205 km/h	204 km/h	195 km/h
PESO lleno	219 kg	223 kg	218 kg	228 kg

MOTOR

Motor	2 cil. en línea. Refr. líquida	2 cil. en V de 90°. Refr. líquida.	2 cil. en línea. Refr. líquida.	3 cil. en línea. Refr. líquida
Distribución	DOHC 8 V	DOHC 8 V	DOHC 8 V	DOHC 12 V
Diámetro x carrera	86,0 x 77,0 mm	94,0 x 67,5 mm	90,7 x 68,8 mm	78,0 x 61,9 mm
Cilindrada	895 cc	937 cc	889 cc	888 cc
Compresión	13,1:1	13,3:1	13,5:1	13,0:1
Potencia máx. dec.	77 kW [106 CV] a 8.500 rpm	81 kW [110 CV] a 9.250 rpm	77 kW [105 CV] a 8.000 rpm	80 kW [108 CV] a 9.500 rpm
Par máx. dec.	93 Nm a 6.750 rpm	92 Nm a 6.500 rpm	100 Nm a 6.500 rpm	90 Nm a 6.850 rpm;
Alimentación	2 inyectores. Toberas de 48 mm	2 Inyectores.Toberas de 53 mm	2 Inyectores. Toberas de 46 mm	3 inyectores. Toberas de 44 mm
Modos de conducción	3	4	3	5
Ayudas electrónicas	TC	TC, AC, DC. CC	TC	TC
Acc. embrague	Cable	Hidráulico	Cable	Cable
Cambio	6 relaciones	6 relaciones	6 relaciones	6 relaciones
Transmisión sec	Cadena	Cadena	Cadena	Cadena

CHASIS

Chasis	Multitubular de acero	Multitubular de acero	Multitubular de acero	Multitubular de acero
Basculante	Doble brazo de aluminio	Doble brazo de aluminio	Doble brazo de aluminio	Doble brazo de aluminio
Geometría	28°/ 126 mm	27,6°/122 mm	25,9°/108 mm	24,4°/ 117 mm
Suspensión del.	Horquilla invertida	Horquilla invertida	Horquilla invertida	Horquilla invertida
Diámetro barras/Recorrido	43 mm / 230 mm	46 mm / 230 mm	43 mm / 200 mm	45 mm / 240 mm
Reglajes	Tres vías;	Tres vías	Extensión y compresión	Extensión y compresión
Suspensión tras./Recorrido	Monoamortiguador / 215 mm	Monoamortiguador/ 220 mm	Monoamortiguador / 200 mm	Monoamortiguador / 240 mm
Reglajes	Precarga y extensión	Tres vías	Precarga y extensión	Electrónico de precarga y extensión
Freno del.	2 discos de 305 mm	2 discos de 320 mm	2 discos de 320 mm	2 discos de 320 mm
Pinzas	2 pistones	4 pistones	4 pistones	4 pistones
Freno tras	Un disco de 265 mm	Un disco de 265 mm	Un disco de 260 mm	Un disco de 255 mm
Pinza	Un pistón	2 pistones	Dos pistones	Un pistón
ABS Tipo / Desconec.	En curva / No	En curva / Sí	En curva / Sí	En curva / Sí
Rueda del.	90/90-21". Llanta 2,15"	90/90-21". Llanta 2,15"	90/90-21". Llanta 2,15"	90/90-21". Llanta 2,15"
Rueda tras	150/70-17". Llanta 4,25"	150/70-17". Llanta 4,50"	150/70-18". Llanta 4,50"	150/70-17". Llanta 4,25"

MEDIDAS

Cap. depósito	14,5 l	21 l	20 l	20 l
Peso lleno	219 kg	223 kg	234 kg	228 kg
Dist. entre ejes	1.590 mm	1.608 mm	1.509 mm	1.551 mm
Altura asiento	870 mm	875 mm	850 / 870 mm	860 / 880 mm

TC. Control de Tracción, AC. Control de levantamiento delantero, DC. Control de deslizamiento, CS. Control de salida, CA. Control de arranque en cuesta. CC. Control de velocidad



BMW F 900 GS

98 CV [(71 kW)] a 8.910 rpm // 79 Nm a 6.750 rpm



Ducati DesertX

96 CV [(71 kW)] a 9.610 rpm // 74 m a 7.490 rpm



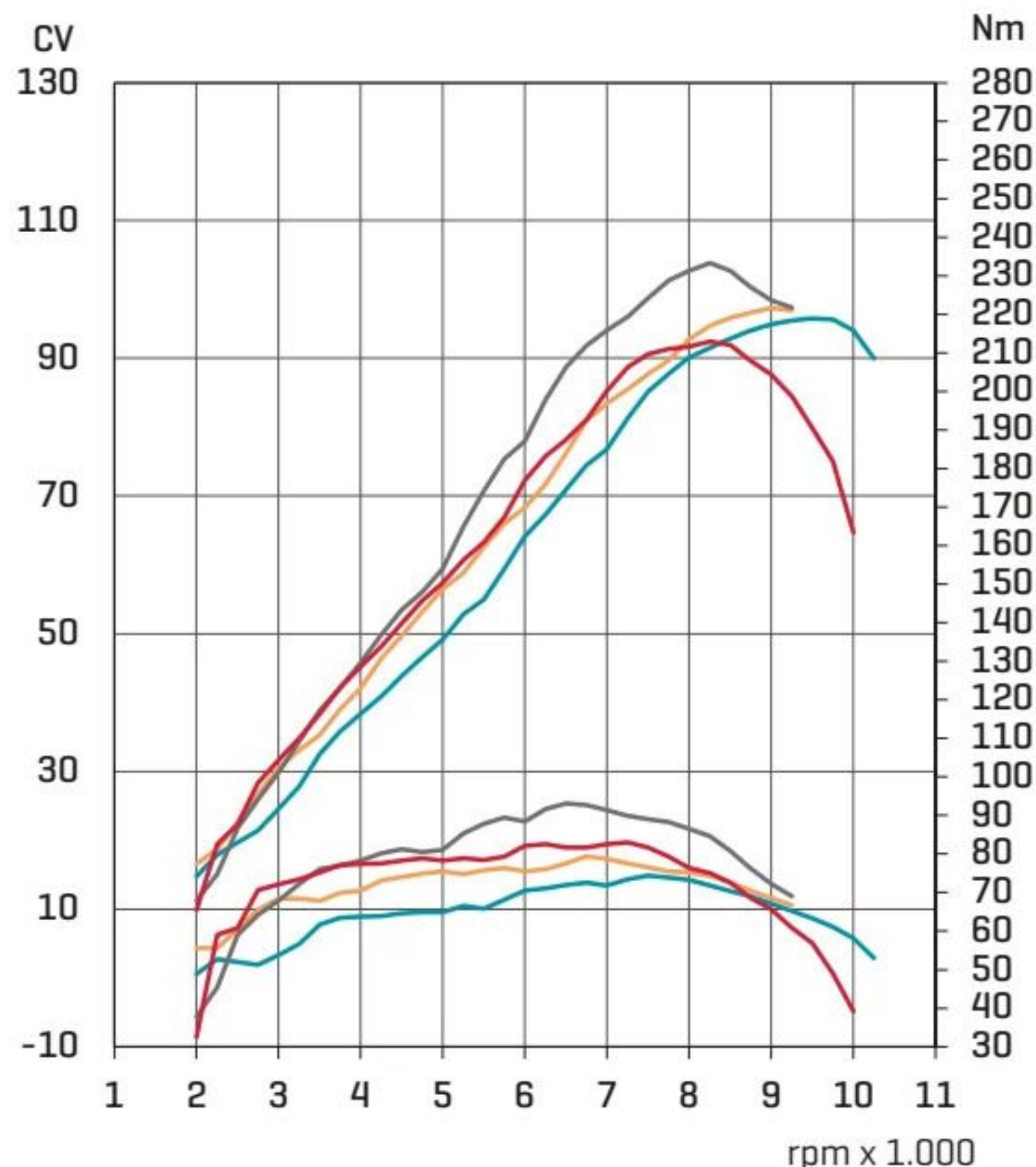
KTM 890 Adventure R

104 CV [(76 kW)] a 8.235 rpm // 93 Nm a 6.580 rpm



Triumph Tiger 900 Rally Pro

101 CV [(74 kW)] a 8.410 rpm // 81 Nm a 7.090 rpm



Las cuatro motos son bastante similares en todo lo que respecta a sus motores, con cilindradas semejantes y también un rendimiento parejo. Las cifras declaradas de potencia varían entre los 105 CV y los 110 CV entre 8.500 rpm y 9.500 rpm y la diferencia entre los regímenes de par máximo es de sólo 350 rpm. En el banco las curvas lo confirman, con algunas diferencias en los regímenes máximos a los que gira cada moto, pero con el motor de dos cilindros en V de la Ducati trabajando a un régimen mayor que el del resto. La zona baja y media de las otras tres es casi idéntica, con líneas que no se distinguen prácticamente hasta las 5.000 rpm, que es más o menos la mitad del régimen que alcanzan, con la DesertX siendo la moto que corta más tarde y con todos, especialmente el motor de la BMW, que logran estabilizarse muy bien en la zona final.

	BMW F 900 GS	Ducati DesertX	KTM 8 90 Adventure R	Triumph Tiger 900 Rally Pro
VELOCIDAD MÁXIMA				
Real	210 km/h	205 km/h	204 km/h	195 km/h
ACELERACIÓN				
0-100 km/h	4,0 s / 65 m	3,6 s / 57 m	3,7 s / 56 m	3,4 s / 54 m
0-400 m	12,1 s / 178 km/h	11,9 s / 179 km/h	12,1 s / 177 km/h	11,6 s / 181 km/h
0-1.000 m	21,9 s / 207 km/h	23,1 s / 199 km/h	23,1 s / 197 km/h	22,9 s / 194 km/h
RECUPERACIÓN				
60-100 km/h	3,7 s / 86 m	3,9 s / 89 m	3,6 s / 86 m	4,0 s / 91 m
60-140 km/h	8,1 s / 235 m	8,4 s / 239 m	8,2 s / 236 m	8,9 s / 257 m
RENDIMIENTO				
Régimen máximo	9.150 rpm	10.245 rpm	9.325 rpm	9.970 rpm
Velocidad lineal pistón	23,5 m/s	23,0 m/s	21,4 m/s	20,6 m/s
Relación peso/potencia	2,3 kg/CV	2,4 kg/CV	2,1 kg /CV	2,2 kg/CV
Potencia espec	109 CV/l	102 CV/l	117 CV/l	114 CV/l
PESO				
Peso lleno	225 kg	230 kg	218 kg	234 kg
Reparto (lleno con piloto)	45,0 / 55,0 %	46,0 / 54,0 %	48,7 / 51,3 %	46,8 / 53,2 %
CONSUMO				
Medio	5,2 l/100 km	5,8 l/100 km	5,2 l/100 km	5,1 l/100 km
Autonomía	280 km	360 km	385 km	430 km





Conclusión

Las trail medias han derivado hacia la conducción mixta, mejorando sus habilidades campestres con la instalación de llantas de 21", el empleo de radios en ellas, mayores recorridos de suspensión y multitud de detalles en su posición y complementos, pero siguen teniendo en el asfalto su principal *modus vivendi*, como demuestra incluso el que alguna equipo de serie neumáticos mucho más ambientados en la carretera. También hemos visto como proliferan versiones en un mismo modelo. Las cuatro de esta prueba las tienen, como kit previo del fabricante en el caso de la BMW, como modelos diferentes en las otras tres. Para su uso en carretera todas son válidas, pero la KTM y la Triumph son cla-

ramente las más adecuadas, sobre todo si de lo que se trata es de hacer kilómetros, son cómodas, ofrecen protección y tienen cualidades dinámicas, además la austriaca es la más ligera, con la británica como reina del equipamiento de serie. En todas existen paquetes que aumentan la electrónica y la predisposición a los viajes, pero a costa de un sobreprecio que puede acabar representado un buen pico. La BMW, y sobre todo la Ducati, se han diseñado aupadas en la ola campestre que nos invade, y resultan motos muy dinámicas, con aptitudes mixtas en las que, más que las largas distancias, a lo que aspiran para brillar de verdad es que sean enviadas al desierto, o al menos, con una cierta frecuencia, a la tierra.



BMW M 1000 R // DUCATI STREETFIGHTER V4 S //
KTM 1390 SUPER DUKE R EVO // MV AGUSTA BRUTALE 1000 RR

SIN MIEDO

AUNQUE SUS PRESTACIONES, SU VELOCIDAD PUNTA Y SU FALTA DE PROTECCIÓN AERODINÁMICA PUEDAN PARECER AMENAZANTES, ESTAS CUATRO NAKED DE ÚLTIMA GENERACIÓN NOS HAN DEMOSTRADO QUE SE PUEDEN LLEVAR Y DISFRUTAR SIN MIEDO, GRACIAS A UNA TECNOLOGÍA CAPAZ DE DOMAR A LA MÁS PODEROSA.

TEXTO: SERGIO ROMERO. FOTOS: JAIME OLIVARES.





Las maxinaked se han convertido en algo así como motos sin carenado con superpoderes, porque cada año dan un paso más en cuanto a prestaciones, con valores que ya han superado los 200 CV, por su tecnología, ya que han heredado las plataformas de las superbikes, incluso con la aerodinámica de la poca carrocería que tienen. Son motos que hace algo más de una década hubieran parecido imposibles, de hecho hablando con una generación de motoristas de toda la vida, salió el tema de cómo la electrónica ha convertido en utilizables esta hornada de naked al máximo exponente en motos que puede llevar casi todo el mundo. KTM se ha unido a este selecto grupo que ha llevado al límite lo

que supone una moto sin carenado con la nueva Super Duke 1390 R Evo, que ha hecho que las hayamos reunido para ver cómo se comportan en unas condiciones especiales, las del circuito, que nos van a permitir entender su verdadero potencial. Es cierto que son motos que se van a usar mayoritariamente en carretera, pero que son tan complejas y eficientes que un par de jornadas en pista te permiten entenderlas mejor. Para poner en perspectiva el trabajo que han hecho en Matighoffen con esta última naked hemos llevado a las dos motos más rápidas de la categoría, la BMW M 1000 R y la Ducati Streetfighter V4 S, y a la más exclusiva, la MV Agusta Brutale 1000 RR, todas por encima de la mencionada barrera de los 200 CV pero con diferentes conceptos. Además, les hemos puesto primero Pirelli Diablo Supercorsa SP V4 y los slicks Pirelli Diablo Superbike SC1 y SC0 para hacer también una sesión frente al crono en el Ricardo Tormo de Cheste.

BMW

La M 1000 R ha sido una de las novedades más impactantes de la categoría, que el año pasado junto a la Streetfighter V4 de Ducati revolucionaron el segmento con sus últimas evoluciones. La receta ha sido llevar

LA SAGA M REPRESENTA EL TOPE DE GAMA PARA BMW



BMW ha utilizado en diferentes modelos su última instrumentación que tiene varios modos. Los alerones son vistosos y le dan apoyo. Esta M cuenta con escape Akrapovic.

la S 1000 R al siguiente al nivel y acercarla más a las RR, ya que el motor es prácticamente igual pero con 210 CV, dos menos que en la deportiva. Eso ya nos da una idea del potencial de esta moto, que además tiene la misma electrónica y ha introducido también apoyo aerodinámico en los pocos elementos de la carrocería que lo permiten. La moto alemana tiene una posición muy neutral, con un manillar bastante plano, un poco más alta que la "MV" pero estás más integrado en la moto que en la Ducati y especialmente que en la KTM. En marcha empezamos con una configuración en la zona media de las posibilidades de sus regulaciones electrónicas y tiene un poco más de movimiento que las rivales con equipos Öhlins, pero apretando los reglajes cerca de las posiciones con más restricción se gana en estabilidad y precisión. A pesar de esas transferencias de pesos la M 1000 R se mueve muy bien y es muy estable, de modo que va haciendo muchos metros sin que tengas la sensación de estar haciendo una vuelta perfecta. Se puede decir que tiene una parte ciclo equilibrada, aunque el excelente comportamiento de su motor pone el punto extra.

El año pasado ya tuvimos la oportunidad de enfrentarnos a la M 1000 R, la Streetfighter V4 S y la Triumph Speed Triple 1200 RS en Alcarrás, así que sabía lo que me iba a encontrar al subir a esta moto, pero aun así me ha sorprendido por lo fácil que ha sido hacer el tiempo con ella. El motor de cuatro cilindros en línea y 210 CV tiene mucho que ver en su buen rendimiento, tanto en circuito como en carretera, ya que además de ser muy potente es muy progresivo. En este tipo de configuración, que comparte con la MV Agusta en esta comparativa, no es tan fácil conseguir mucha potencia arriba y al mismo tiempo una entrega lineal en medios. BMW ha conseguido con la distribución variable ShiftCam y la gestión de la electrónica unir estas dos características y es la que mejores medios tiene, a excepción de la KTM que es bicilíndrica y con más cilindrada, y también la que más potencia entrega a alto régimen. El año pasado en Alcarrás, un circuito más lento y virado, sufrí más por los baches, pero en Cheste con el nuevo asfalto ha sido tan divertida como efectiva. Es interesante ver como en el circuito leridano las naked

Los retrovisores en los extremos del manillar y el faro LED, que muestra el logo M al encenderse, le dan una estética muy agresiva al tren delantero.

Dispone de la última evolución del DTC y el Brake Slide Assist que te permite deslizar con la rueda trasera hasta un ángulo determinado, para que nunca pierdas el control.

Dentro de su equipamiento están las suspensiones con DDC y el silenciador Akrapovic de titanio, aunque con el kit M la moto se puede llevar al siguiente nivel gracias a los componentes de fibra de carbono.

El motor sí sitúa muy cerca de los valores de la S 1000 RR. Es el mismo tetracilíndrico en línea con distribución variable. Gira hasta 14.600 rpm y es capaz de alcanzar los 280 km/h.

fueron alrededor de 1,5 segundos más lentas que las SBK, mientras que en Valencia que es un circuito más amplio y rápido hay 3,5 segundos de diferencia. En la recta de meta la BMW ha llegado a unos muy buenos 266 km/h, sólo 15 menos que la M 1000 RR y una velocidad elevadísima para una moto sin carenado. La electrónica permite regular el antiwheelie, el control de tracción y el freno en los modos Race Pro para dejar todas las ayudas a tu gusto y lo cierto es que una vez la has configurado resulta muy efectiva y después de la Ducati es la mejor en este sentido. Pero también es la menos radical cuando la sacas del circuito y eso, teniendo en cuenta su potencial, es muy difícil de conseguir.

DUCATI

La Streetfighter V4, como ya sabéis, se renovó el año pasado y llegó para rivalizar con la BMW M 1000 R por ser la naked más rápida del mercado, de hecho Ducati y BMW tienen dos modelos muy relacionados que estas dos últimas temporadas se han enfrentado con resultados parecidos en la categoría de las Superbike de calle, la Panigale V4 S y la M 1000 RR, de las que a su vez derivan estas maxinaked. El trabajo que han hecho los italianos para llevar su tecnología de carreras a la calle ha sido increíble, ya que gran parte de la tecnología que ha utilizado para ganar el Mundial de SBK estaba o ha llegado a la moto de calle. El alma de la Streetfighter es muy deportiva como no podía ser de otra manera y el estilo la hace también una moto de las que enamora, como sucede con su compatriota la Brutale 1000 RR. Decía antes que la BMW tiene la posición de conducción más neutral y a partir de ahí podemos valorar a sus rivales y la Ducati tiene un manillar que te coloca un poco más alto y expuesto. Eso te puede quitar un poco de aerodinámica y te obliga a agarrarte con más fuerza en cuanto empiezas a coger velocidad. A cambio tiene una parte ciclo excelente, con componentes de calidad y una puesta a punto de todos sus elementos que le da un enorme equilibrio, que es lo que te permite sentirte rápido y disfrutar de su conducción deportiva. Las suspensiones Öhlins Smart EC 2.0 son un ejemplo de ello, por calidad de funcionamiento y por cómo

DUCATI STREETFIGHTER V4 S



Monta el cuadro de mandos que se actualizó para la Panigale, un amortiguador de dirección Öhlins y el motor Desmosedici Stradale de 1.103 cc.

La avanzada electrónica tiene dos nuevas curvas de potencia, full y low, que limita la potencia a 160 CV. Ofrece control de deslizamiento, el ABS en curva y un cronómetro con GPS.

Como en la Panigale V4 el eje del basculante se eleva 4 mm, con lo que se reduce el efecto de hundimiento que se produce al acelerar.

Las suspensiones controladas electrónicamente en modo activo o fijo son Öhlins Smart EC 2.0 y tienen la última interfaz de configuración. Las pinzas son Brembo Stylema.



El motor V4 Desmosedici Stradale deriva de la última Panigale con mapas dedicados a la naked y las actualizaciones 2022.



COMO TODAS LAS DUCATI, LA
STREETFIGHTER V4 ES UNA MOTO PASIONAL



varían sus reglajes según el modo de conducción. Las posibilidades de ajuste son muy amplias, porque puedes elegir entre llevarlas en modo fijo o en modo semiactivo. Esa precisión de suspensiones y su agilidad hacen que sea la mejor en los tramos enlazados y cambios de dirección. Los frenos con pinzas Brembo Stylema tienen todo el potencial que necesitas, se dosifican muy bien y además su ABS es rápido y con las posibilidades de configuración que ofrece Ducati en sus últimos modelos, de manera que puedes apurar todo lo que quieras y aprovechar la palanca que te da el manillar ancho.

KTM HA HECHO UNA APUESTA MUY ESPECIAL QUE LA DIFERENCIA DEL RESTO

Otro punto que la distingue y le da personalidad es motor V4 a 90°, del que ya hemos hablado en muchas ocasiones, pero que sigue siendo una maravilla por diseño, arquitectura de carreras y cigüeñal contrarrotante, y por sus prestaciones y entrega de potencia. Es muy progresivo desde abajo pero al mismo tiempo es un motor que siempre tiene potencia y que te parece que te catapultas desde la primera apertura del acelerador. Cede un poco de terreno frente al tetra-cilíndrico alemán, algo que en la práctica no se nota, pero que viendo la curva de potencia y las velocidades en la recta sí se aprecia. A su favor tiene que sube un poco más de vueltas y que sus ayudas electrónicas (tiene todas las posibles) son tan rápidas y precisas que te hacen ser mejor piloto.

KTM

KTM ha presentado este año la novedad de la categoría y su naked más potente, la Super Duke 1390, que tiene dos versiones, R y EVO, en esta prueba la segunda con suspensiones electrónicas. Se diferencia principalmente por el aumento de su cilindrada hasta 1.350 cc y por el nuevo sistema de distribución variable que permite cambiar la leva que acciona cada



La pantalla TFT de 5" te permite controlar toda la información de carretera o circuito según el modo seleccionado. Su chasis tubular sigue siendo el sello de la casa, junto al basculante monobrazo.

válvula dependiendo del régimen de giro, aunque el motor tiene un gran trabajo interno para este nuevo modelo. Gracias a estas modificaciones incrementa su potencia hasta los 190 CV y se pone prácticamente en línea con sus rivales de categoría que ha superado la cifra de 200 CV, teniendo en cuenta que en su caso el bicilíndrico en V a 75° marca su carácter y la forma de entregar la potencia. También es una moto que llama mucho la atención especialmente por el nuevo faro delantero que forma una especie de rombo de diseño ultra moderno, que se complementa con nuevos spoilers de depósito y alerones de la escueta carrocería, que se están convirtiendo también en la norma de la categoría. El depósito ha crecido hasta los 17,5 litros y a pesar de que se ha buscado la posición más deportiva posible, el motor V2 es más alto y hace que el piloto quede con más peso sobre el tren trasero que en las demás. De hecho da la sensación de tener el manillar también más alto, algo que se acrecienta por el diseño de la parte trasera de la instrumentación. Las suspensiones WP APEX también tienen el sistema semiactivo de SAT WP de tercera generación y cinco modos: Auto, Confort, Rain, Street y Sport, además de otros dos opcionales, Track y Pro. Además permite ajustar el anti dive delantero y hay una opción para bajar la altura de la parte trasera en las salidas como en MotoGP. También tienen más recorrido, 5 mm más en el tren delantero y entre 10 y 20 mm en el trasero, y eso hace que haya más transferencia de peso en frenadas y aceleraciones. Se puede decir que es una moto divertida y que transmite muchas sensaciones, pero resulta menos efectiva a la hora de buscar la máxima efectividad en el circuito. La frenada es potente, gracias a las pinzas Stylema con bomba radial Brembo MCS, aunque es más complicado sacarle el máximo partido en las apuradas porque la horquilla es un poco seca y no transmite tanta información.

La gestión del poderoso bicilíndrico tiene tres modos de conducción para la calle y dos opcionales para circuito, que permiten configurar el control de tracción, el antiwheelie, el control freno motor y la gestión del acelerador, así que la usamos en Track. En cuanto sales de boxes te das cuenta de que estás sobre una moto diferente, por tacto y entrega de potencia, que te

La versión R EVO cuenta con la última actualización del sistema semiactivo de WP que también regula la altura y la geometría de la moto actuando automáticamente sobre la precarga.

La carrocería ha variado con un nuevo depósito de mayor capacidad, nuevos alerones delanteros, la eliminación de la óptica trasera, y sobre todo por la llegada del nuevo grupo óptico delantero igual al de la 990 Duke.

La electrónica cuenta con tres modos de serie y dos opcionales, incluyendo un sistema antiwheelie que permite con diferentes ángulos de elevación y un sistema de salida que hunde la parte trasera.

El motor LC8 de dos cilindros en V de 75° tiene más cilindrada, pasando a 1.350 cc con un aumento de potencia de 10 CV. Se ha instalado un sistema de distribución variable en los árboles de levas.

hace pilotar de otra manera. La pegada desde las primeras vueltas es impresionante y directa, suerte que la nueva electrónica está ahí para mantener todo en su sitio. El rango de utilización del motor es mucho más corto que el de sus rivales de cuatro cilindros pero es explosivo, así que tienes que estar pendiente del cambio y usar una marcha más en muchos sitios. Es como un toro de rodeo al que te tienes que agarrar bien, pero en el buen sentido ya que no sientes que se des controle nunca. Para este tipo de motor sus prestaciones son excepcionales, aunque se queda un poco por detrás de su competencia en cifras absolutas.

MV AGUSTA

La marca de Varese aprovechó su experiencia en competición para llevarla a la calle a través de esta Brutale, que hacer honor a su nombre en todos los sentidos, porque su diseño, premiado como el más bello de EICMA, sus prestaciones y sus componentes son realmente brutales. Ya lleva años en el mercado, se presentó en 2020, pero no por ello ha perdido un ápice en cuanto a su atractivo. Su mecánica, el tetracilíndrico derivado de la F4 1000, tiene detalles muy "racing" como las válvulas y bielas de titanio o las cámaras de combustión mecanizadas. La parte ciclo marcada por un chasis tubular con placas de aluminio en la parte trasera también sigue la filosofía de la marca y en su día se adaptó a esta versión con pequeños cambios en su ergonomía. Su posición se podría decir que es la más deportiva de todas, ya que no tiene un manillar como tal, si no unos semimanillares que te ubican bastante bajo e integrado sobre la moto. Como si estuvieras en una deportiva sin carenado, el formato que inició la corriente de las "streetfighter". El diseño es espectacular y a pesar de que todas son unas motos que no dejan impasible a nadie, la MV Agusta con ese ADN de Tamburini mezclado con su moderno y agresivo diseño es única. A cambio hay detalles, como los estribos del pasajero que son vistosos pero que en marcha puedes llegar a notarlos cuando te mueves sobre la moto. Sus componentes son de primer nivel y el tren delantero luce súper llamativo con la horquilla Öhlins Nix EC de 43 mm con regulación electrónica, la primera serie de los sistemas electrónicos de la marca sueca. Detrás monta también un Öhlins TTX electrónico y el equipo de frenos tiene pinzas Brembo

MV AGUSTA BRUTALE 1000 RR



La instrumentación digital ofrece muchos datos aunque su lectura es más confusa. Cuenta con amortiguador de dirección Öhlins y las salidas de escape son espectaculares.

El alumbrado es Full LED, incluyendo luz de visión diurna delante y detrás. Monta luces "cuneteras" que se encienden o apagan dependiendo del grado de inclinación de la moto.

La altura del eje del basculante monobrazo se puede regular en dos posiciones. Los ajustes del amortiguador Öhlins TTX son totalmente electrónicos.

La horquilla Öhlins Nix EC posee tratamiento antifricción. La extensión y la compresión se regulan electrónicamente, y la precarga es manual. Las pinzas son Brembo Stylema.

Las tapas de los laterales del radiador se han diseñado a modo de alerones para incrementar la estabilidad y el aplomo frontal a alta velocidad.



Stylema, así que tiene todo lo necesario para disfrutar de ella en circuito sin ninguna limitación. Es una de esas motos que parece muy agresiva pero que luego, incluso utilizándola en el modo más deportivo y con las ayudas en el modo menos intrusivo, se deja llevar rápido desde el principio. Es ágil y bastante estable, y cuando le buscas los límites se nota esa firmeza de chasis y la calidad de las suspensiones, así que enseguida entiendes sus reacciones y te puedes centrar en sacarle partido a su motor.

El cuatro cilindros en línea es muy potente y en cuanto puedes estirarlo en un tramo recto sube de vueltas con ganas, acompañado de un poderoso sonido a través de sus cortos escapes con salidas individuales. Pierde en la zona alta con respecto a la BMW y la Ducati, ya que corta 1.500 rpm antes, aunque entrega unos buenos 182 CV reales. Sería más rápida y aprovechable en pista si tuviese una entrega de par más regular en medios y especialmente si la gestión de la electrónica fuese más precisa, ya que tanto la conexión del acelerador como el control de tracción hacen que no tengas tanto tacto como en sus rivales. Cuando aceleras a tope en las curvas de segunda el antiwheelie evita que hagas mucho caballito pero lo hace de una

manera un poco brusca. Esa puesta a punto electrónica también podría ser mejor en el control del ABS Continental, ya que en frenadas muy fuertes, siempre hablando de circuito, se nota su interacción y no puedes apurar tanto a pesar que utiliza la información de la IMU para controlar el deslizamiento. Realmente con un poco de trabajo en la puesta a punto de las ayudas electrónicas sería una moto muy eficaz y transmitiría esa conexión al piloto para sentirse que tiene el control. Eso no quiere decir que no sea ya una muy moto rápida y divertida, pero si la comparas con la BMW y la Ducati notas esas diferencias. **M**

**LA BRUTALE 1000 ES UNA MOTO
QUE ENAMORA POR DISEÑO,
CARÁCTER Y SONIDO**



BMW
M 1000 R

Ducati
Streetfighter V4 S

KTM
Super Duke 1390 R EVO

MV Agusta
Brutale 1000 RR

PRECIO	25.100 €	29.090 €	24.699 €	36.799 €
CILINDRADA	999 cc	1.103 cc	1.350 cc	998 cc
POTENCIA dec.	154 kW [210 CV]	153 kW [208 CV]	140 kW [190 CV] a 10.000 rpm	153 kW [208 CV] a 13.000 rpm
VELOCIDAD máx.	280 km/h	270 km/h	km/h	300 km/h
PESO lleno	205 kg	219 kg	201 kg	

MOTOR

Motor	4 cil. en línea. Refr. líquida	4 cil. en V a 90°. Refr: líquida.	2 cil. En V a 75°. Refr: líquida.	4 cil. en línea. Refr. líquida
Distribución	DOHC 16 V ShiftCam	DOHC 16 V desmodrómico	DOHC 8 V	DOHC 16 V
Diámetro x carrera	80,0 x 49,7 mm	81,0 x 53,5 mm	110 x 71 mm	79,0 x 50,9 mm
Cilindrada	999 cc	1.103 cc	1.350 cc	998 cc
Compresión	13,3:1	14,0:1	13,2:1	13,4:1
Potencia máx. dec.	154 kW [210 CV] a 13.750 rpm	153 kW [208 CV] a 13.000 rpm	140 kW [190 CV] a 10.000 rpm	153 kW [208 CV] a 13.000 rpm
Par máx. dec.	113 Nm a 11.000 rpm;	123 Nm a 9.500 rpm	145 Nm a 8.000 rpm	116 Nm a 11.000 rpm
Alimentación	4 inyectores. Toberas de 48 mm	8 inyectores. Toberas de 52 mm	2 inyectores. Toberas de 60 mm	4 inyectores. Toberas de 50 mm
Modos de conducción	4	4	5+1	4
Ayudas electrónicas	TC, DC, AC, CS	CT, AC, CC, CS	CT, AC, CC, CS	CT, AC, CS
Acc. Embrague	Cable	Hidráulico	Hidráulico	Hidráulico
Cambio	6 relaciones	6 relaciones	6 relaciones	6 relaciones
Transmisión sec.	Cadena	Cadena	Cadena	Cadena

CHASIS

Chasis	Doble viga de aluminio	Doble viga de aluminio	Multitubular de acero	Multitubular de acero
Basculante	Doble brazo de aluminio	Monobrazo de aluminio	Monobrazo de aluminio	Monobrazo de aluminio
Geometría	24,2°/ 97,6 mm	24,5°/100 mm	24,7°/101 mm	24,1°/97 mm
Suspensión del.	Horquilla invertida	Horquilla invertida	Horquilla invertida	Horquilla invertida
Diám. barras / recorrido	45 mm / 120 mm	43 mm / 120 mm	48 mm / 125 mm	43 mm / 120 mm
Reglajes	Tres vías	Tres vías electrónico	Tres vías electrónico	Tres vías electrónico
Suspensión tras. / recorrido	Monoamortiguador progresivo / 117 mm	Monoamortiguador progresivo / 130 mm	Monoamortiguador / 140 mm	Monoamortiguador progresivo/ 120 mm
Reglajes	Tres vías	Tres vías electrónico	Tres vías electrónico	Tres vías electrónico
Freno del.	2 discos de 320 mm	2 discos de 330 mm	2 discos de 320 mm	2 discos de 320 mm
Pinzas	4 pistones	4 pistones	4 pistones	4 pistones
Freno tras.	Un disco de 220 mm	Un disco de 245 mm	Un disco de 240 mm	Un disco de 220 mm
Pinza	Un pistón	2 pistones	2 pistones	2 pistones
ABS Tipo / Desconec.	En curva / No	En curva / No	En curva / Sí	En curva / No
Rueda del.	120/70-17". Llanta 3,50"	120/70-17". Llanta 3,50"	120/70-17". Llanta 3,50"	120/70-17". Llanta 3,50"
Rueda tras	200/55-17". Llanta 6,00"	200/60-17". Llanta 6,00"	200/60-17". Llanta 6,00"	200/60-17". Llanta 6,00"

MEDIDAS

Cap. depósito	16,5 l	17 l	17,5 l	16 l
Peso lleno	210 kg	202 kg	201 kg	N.D. kg
Dist. entre ejes	1.455 mm	1.488 mm	1.491 mm	1.415 mm
Altura asiento	830 mm	845 mm	834 mm	845 mm

TC. Control de Tracción, AC. Control de levantamiento delantero, DC. Control de deslizamiento, CS. Control de salida, CA. Control de arranque en cuesta. CC. Control de velocidad



BMW M 1000 R
192 CV [141 kW] a 13.700 rpm // 108 Nm a 9.865



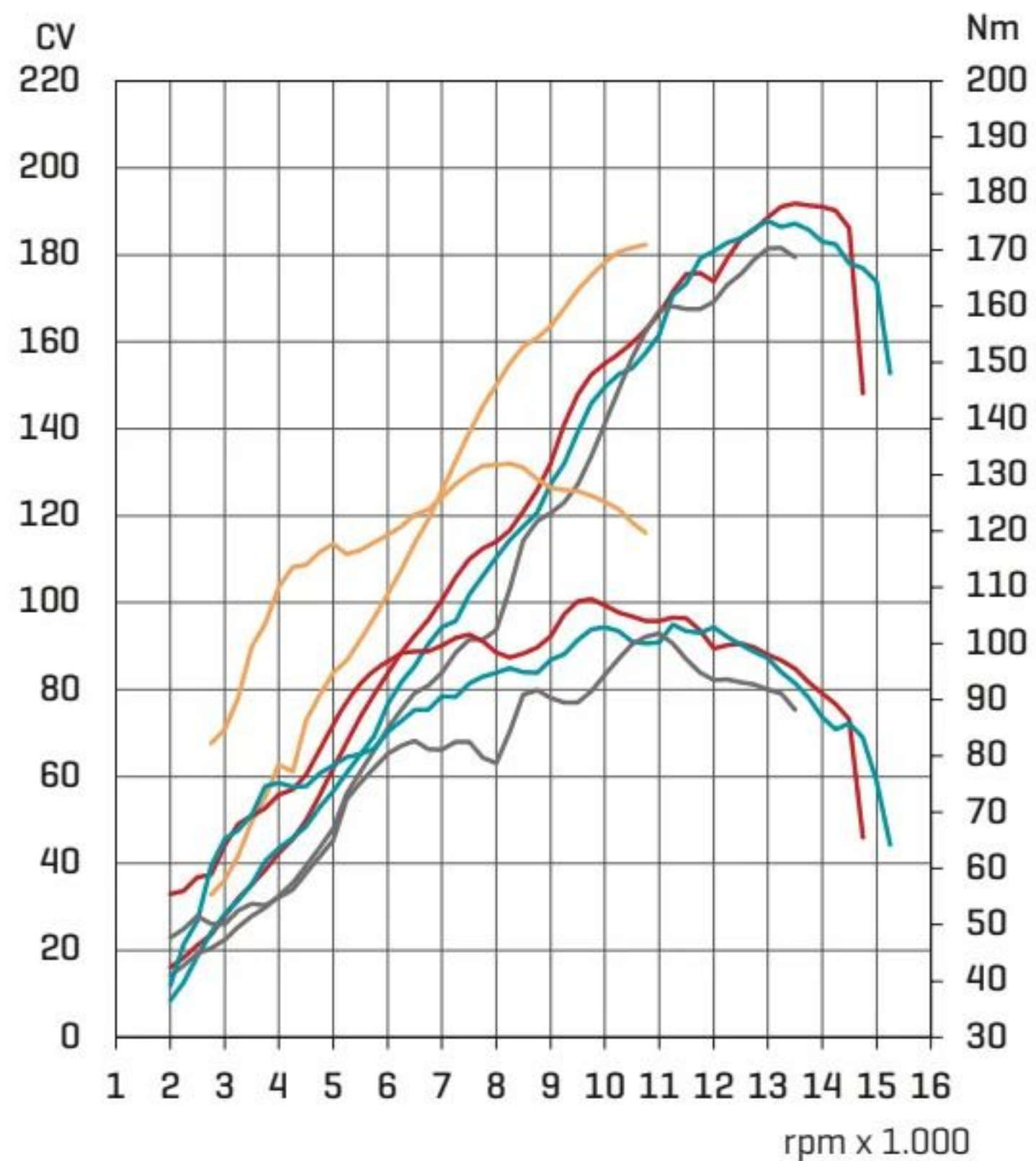
Ducati Streetfighter V4 S
188 CV a 13.060 rpm // 103 Nm a 10.000 rpm



KTM Super Duke 1390 R EVO
183 CV a 10.700 rpm // 132 Nm a 8.300 rpm

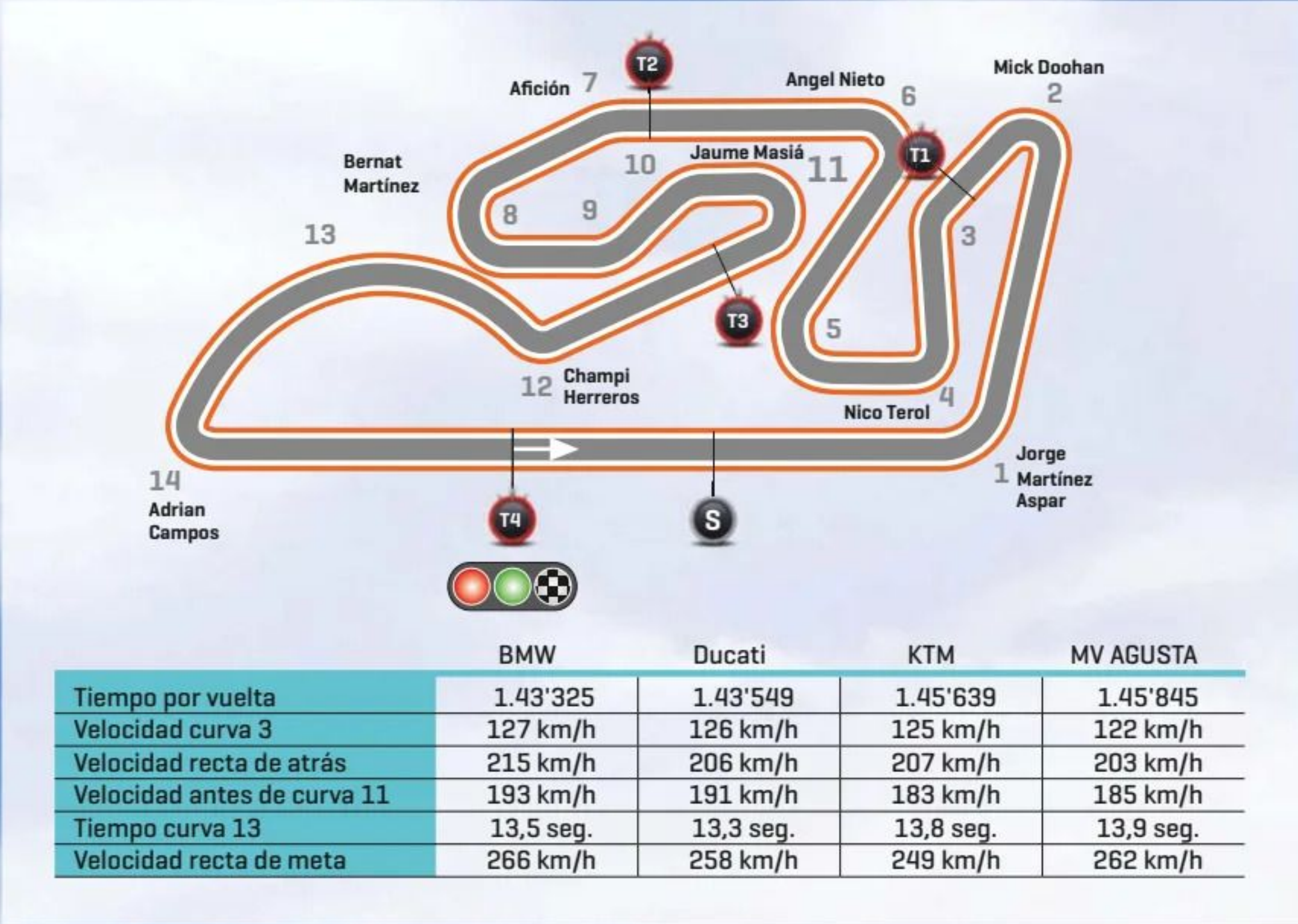


MV Agusta Brutale 1000 RR
182 CV a 13.020 rpm // 102 Nm a 10-910 rpm



Queda claro viendo las curvas y las cifras que estas cuatro motos sin carenado son más potentes que la mayoría de las deportivas de la historia. La BMW, con su motor cuatro en línea, es la que tiene la potencia máxima más alta absoluta y también los mejores valores en medios de los motores tetracilíndricos. Algo que se ha reflejado en el crono. Le sigue de cerca el V4 de la Ducati, aunque cede un poco en valores máximos pero es el que más sube de vueltas de todos. La MV, también de cuatro cilindros en línea, tiene la respuesta más irregular de todas y los valores más bajos, aunque también magníficos. Por su parte la KTM es la que tiene más cilindrada y un motor de dos grandes cilindros en V, por eso su curva no tiene nada que ver. Da mucho más par que cualquiera y mucho antes, pero también corta encendido más temprano, poco antes de las 11.000 rpm. Sus 183 CV verificados en el banco son una cifra increíble para un bicilíndrico.

	BMW M 1000 R	Ducati Streetfighter V4 S	KTM Super Duke 1390 R EVO	MV Agusta Brutale 1000 RR
VELOCIDAD MÁXIMA				
Real	280 km/h	270 km/h	270 km/h	280 km/h
ACELERACIÓN				
0-100 km/h	3,1 s / 69 m	2,9 s / 67 m	3,3 s / 61 m	3,6 s / 56 m
0-400 m	10,8 s / 219 km/h	10,6 s / 224 km/h	10,9 s / 222 km/h	11,0 s / 220 km/h
0-1.000 m	19,0 s / 258 km/h	18,8 s / 261 km/h	19,5 s / 256 km/h	20,0 s / 252 km/h
RECUPERACIÓN				
60-100 km/h	3,0 s / 68 m	2,5 s / 62 m	3,6 s / 86 m	4,9 s / 96 m
60-140 km/h	6,0 s / 177 m	6,0 s / 168 m	6,5 s / 188 m	8,0 s / 216 m
RENDIMIENTO				
Régimen máximo	14.300 rpm	14.500 rpm	10.700 rpm	14.000 rpm
Velocidad lineal pistón	23,7 m/s	25,9 m/s	25,3 m/s	23,8 m/s
Relación peso/potencia	1,0 kg/CV	1,1 kg/CV	1,2 kg/CV	1,1 kg/CV
Potencia específica	206 CV/l	188 CV/l	135 CV/l	196 CV/l
PESO				
Peso lleno	205 kg	219 kg	214 kg	216 kg
Reparto (lleno con piloto)	47,9 / 52,1 %	50,0 / 50,0 %	50,0 / 50,0 %	48,3 / 51,7 %
CONSUMO				
Medio	7,0 l/100 km	7,8 l/100 km	7,3 l / 100 km	6,8 l / 100 km
Autonomía	235 km	215 km	240 km	235 km



Conclusión

El año pasado ya hubo sólo dos décimas de diferencia entre la BMW y la Ducati, siendo más rápida la moto italiana y este año ha sido al revés, ya que la "M" ha sido más veloz en el trazado Valenciano porque como se puede ver en la telemetría llega más rápido a final de todas las rectas. Su gran pegada en medios y su potencia máxima le van muy bien en esta pista técnica, que no tiene curvas tan lentas ni cambios de dirección tan bruscos como Alcarrás, donde la Ducati sacó a relucir su potencial para cambiar de dirección y traccionar desde muy abajo con su también potente V4, que de hecho es el motor que más sube de vueltas. Las diferencias entre ellas son mínimas en cualquier caso y lo que cambia es el carácter de la moto, más tranquila y aplomada la BMW, mientras que la Streetfighter V4 S es toda pasión y sensaciones, con una tecnología y un diseño que la hacen un objeto de deseo. En otro grupo si nos atenemos a las prestaciones en circuito están la nueva KTM y la MV Agusta que se han quedado a algo más de dos segun-

dos de las más rápidas pero están sólo a dos décimas entre ellas a pesar de las diferencias de concepto. La Super Duke R Evo es una moto realmente diferente a las demás, especialmente por su gran motor de dos cilindros en V que te pide otra conducción y te da otras sensaciones. Desde luego que su aceleración también es explosiva y contundente porque es con diferencia la que más par entrega a la salida de las curvas, aunque luego en la recta es la que menos velocidad punta alcanza. Pero teniendo en cuenta el tipo de motos que son no es un dato demasiado relevante. A cambio ofrece todas las posibilidades en cuanto a electrónica de la última generación y con ella te vas a divertir seguro. La Brutale 1000 RR es una maravilla del diseño, una moto que sólo con verla te transmite sensaciones. Su motor también te transmite mucho y le cunde, de hecho es la segunda más rápida en la recta, tan sólo necesita mejorar la gestión electrónica y la conexión entre motor y chasis para ser una moto increíble.



40 ANIVERSARIO

KAWASAKI NINJA

LOS OCCIDENTALES SIEMPRE HAN SENTIDO FASCINACIÓN POR LOS NINJA, ESOS GUERREROS VESTIDOS DE NEGRO QUE LUCHABAN SIN LAS ESTRUCTAS NORMAS DEL BUSHIDO DE LOS SAMURAI, ALGO SIMILAR A LO QUE ESTA FAMILIA DE KAWASAKI DEPORTIVAS LLEVA HACIENDO DURANTE CUATRO DÉCADAS, SEGUIR SUS PROPIAS NORMAS.

TEXTO: PEPE BURGALETA. FOTOS: KAWASAKI.

Los Ninja fueron unos guerrilleros que luchaban de manera que podía ser considerada en su momento y en su lugar como “poco ortodoxa”. Desde el empleo de cualquier tipo de arma o veneno, a los explosivos. Aunque una buena parte de su leyenda pueda estar cimentada en exageraciones y bulos, lo importante es que su leyenda ha perdurado. Mientras los samurais tenían que acogerse a unas estrictas leyes en la pelea, a los ninjas lo único que les importaba era el resultado: “el fin justifica los medios”.

A mitad de los años 80, las motos deportivas japonesas sufrieron una profunda transformación que las llevó a convertirse en lo que hoy en día son a nivel de eficacia. Hasta entonces sus potentes motores no estaban acompañados de chasis a su altura, algo que se había demostrado en las carreras, y sobre todo en el Campeonato de Superbike en América, en el que las fábricas japonesas mostraban todo su potencial. Kawasaki había revolucionado la industria en 1972 con la llegada de la Z1, la primera moto de cuatro cilindros de gran serie dota-

da de un sistema de distribución DOHC, y había continuado a lo largo de una década con la misma base, hasta llegar a 1983 en que su GPZ1000 con refrigeración por aire y dos válvulas por cilindro era capaz de declarar 120 CV a 8.750 rpm con su sistema de admisión por inyección. Sin embargo, las cosas estaban cambiando, Honda había lanzado ese año 1983 la VF750F con motor V4 de cuatro válvulas por cilindro y refrigeración por agua.

NACE LA NINJA

Ya a finales de 1980 en Kawasaki se decidió crear la sustituta de la serie Z, y el desarrollo inicial acabó creando a finales de 1980 el primer prototipo de lo que sería la GPZ900R. Se trataba de una cuatro cilindros en línea con cuatro válvulas en cada culata y refrigeración líquida. A partir de entonces su evolución creó una moto bien diferente a lo que Kawasaki había ofrecido anteriormente, porque no sólo evolucionaba el motor, sino también el concepto del chasis. El bastidor tenía al propulsor como elemento resistente, y estaba formado por



EL ESPÍRITU NINJA
IDENTIFICA UNA MOTO
CON CARÁCTER, FUERA
DE LO CONVENCIONAL



2006
NINJA 650R
[ER-6F/EX-6]



2011
NINJA 1000
[Z1000SX]



2011
KAWASAKI NINJA
400R [ER-4F]



2013-2017
NINJA 300 [EX300]



2015
NINJA H2



2015
NINJA H2R



2015
KAWASAKI NINJA
250SL [BX250]



2018
NINJA H2 SX



2018
NINJA 400
[EX400]



2018
NINJA 125
[BX125]



Palmarés Kawasaki Ninja



MUNDIAL DE SUPERBIKE

1993	ZXR750RR	Scott Russell
2013	ZX-10R	Tom Sykes
2015	ZX-10R	Jonathan Rea
2016	ZX-10R	Jonathan Rea
2017	ZX-10R	Jonathan Rea
2018	ZX-10R	Jonathan Rea
2019	ZX-10R	Jonathan Rea
2020	ZX-10R	Jonathan Rea



MUNDIAL DE SUPERSPORT

2001	ZX-6R	Andrew Pitt
2012	ZX-6R	Kenan Sofuoğlu
2015	ZX-6R	Kenan Sofuoğlu
2016	ZX-6R	Kenan Sofuoğlu



MUNDIAL DE SUPERSPORT 300

2018	Ninja 400	Ana Carrasco
2019	Ninja 400	Manuel González
2020	Ninja 400	Jeffrey Buis
2021	Ninja 400	Adrián Huertas
2023	Ninja 400	Jeffrey Buis

2020
NINJA ZX-25R



2023
KAWASAKI
NINJA ZX-4R/
ZX-4RR



2024
NINJA 500



2024
NINJA 7 HYBRID



2024
KAWASAKI
NINJA E-1



LAS NINJA HAN SIDO HABITUALMENTE LAS MOTOS MÁS DEPORTIVAS DE LA GAMA KAWASAKI

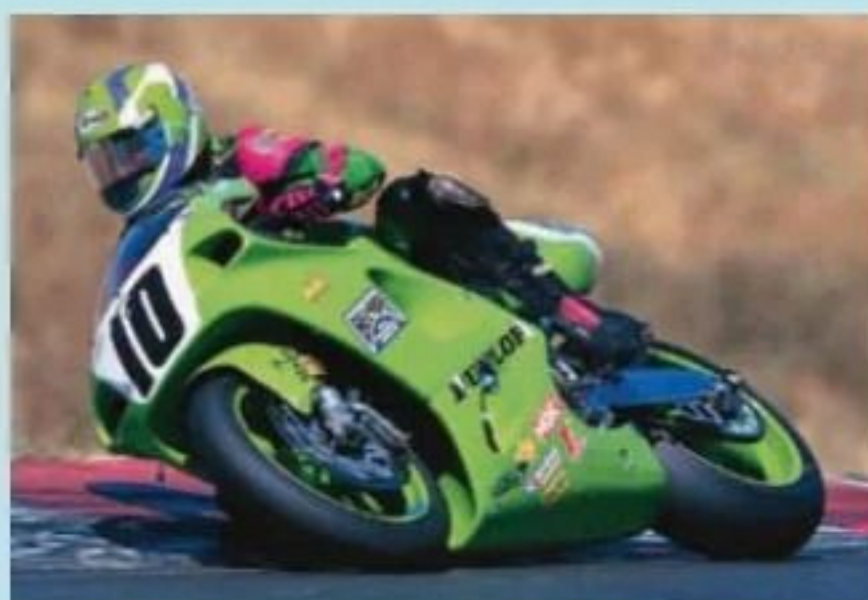
bate F14, que era precisamente el avión de los protagonistas de la película Top Gun, en la que la GPZ900R era también una de las protagonistas. En general, la Ninja eran los modelos deportivos de Kawasaki, todos los de media y gran cilindrada estaban encuadrados en la familia, pero con fines comerciales se fue abriendo la mano a otros que podríamos denominar más modestos. La Kawasaki GPZ 500 S, un modelo realmente bien vendido en los años 80 y 90, en América incorporó el nombre, y más tarde en Asia, motos de pequeña cilindrada también se promocionaron con él. En la actualidad el nombre de Ninja ha quedado como apellido de los modelos más deportivos, pero como único nombre en otros de media cilindrada, desde los 250 cc a los 650 cc, y en la actualidad prácticamente cualquier modelo con carenado ya es una Ninja.

Lo que no ha cambiado a lo largo de estas cuatro décadas es el espíritu rompedor de las Ninja, que no es otro que el propio de Kawasaki. Las Ninja tienen un diseño diferente al resto, bastante uniforme entre ellas, y diferencias con sus rivales en conceptos diversos, en algunas puede ser su chasis, en otras el empleo de sobrealimentación, últimamente la aparición de versiones híbridas o eléctricas. Ninja se ha convertido en una señal identificativa, algo que en realidad muy pocas motos han conseguido, y no sólo creando la saga de un modelo, sino toda una familia de motos a lo largo de ya más de 40 años. **M**



MUNDIAL DE RESISTENCIA

1991	ZXR750RR	Alex Viera
1992	ZXR750RR	Terry Rymer y Carl Fogarty
1993	ZX-7R	Adrien Morillas
1996	ZX-7R	Brian Morrison
2018/19	ZX-10R	Jeremy Guarnoni, David Checa, Erwan Nigon y Randy de Puniet



CAMPEONATO AMA DE SUPERBIKE

1990	ZXR750RR	Doug Polen
1996	ZX-7R	Doug Chandler
1997	ZX-7R	Doug Chandler

Versiones aniversario



2014 NINJA ZX-14R ABS
30 TH ANNIVERSARY LE



2024 NINJA ZX-4RR
40TH ANNIVERSARY LE

Modelos Kawasaki Ninja

1984-2024

1984-2003

NINJA 900
[GPZ900R]



1986-1997

NINJA 600R
[GPZ600R/
GPX600R]



1986-1990

GPZ400R
[ZX400D]



1986-1988

NINJA 1000R
[GPZ1000RX]



1987

NINJA 250R
[EX250]



1987-2009

NINJA 500R
[EX500/GPZ500S]



1988-1990

NINJA ZX-10
[TOMCAT ZX-10]



1989-2003

NINJA ZX-7R /
ZX-7RR [ZXR-750/
ZXR-750R]



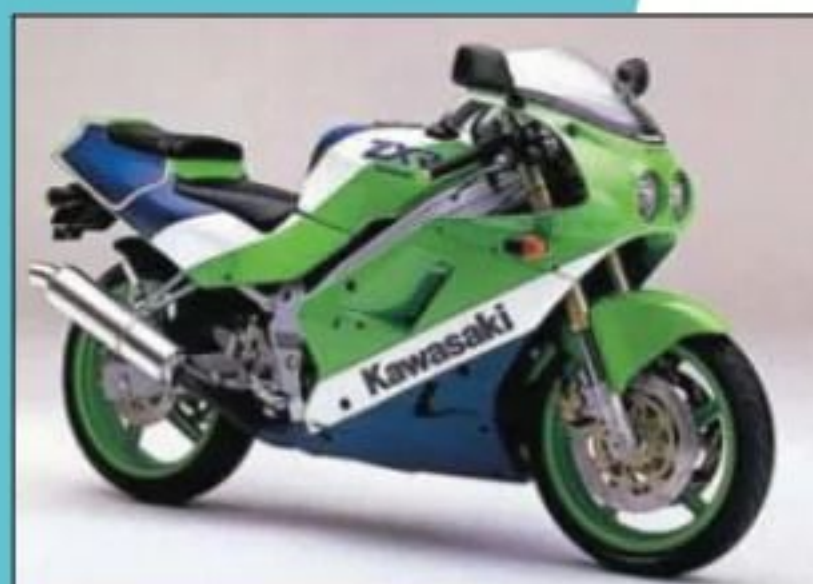
1989-1991

NINJA 750R
[ZX750F/GPX750R]



1989-2003

NINJA ZX-4R/ZXR400



1989-2004

NINJA ZX-2R/ZXR250



1990-2001

NINJA ZX-11
[ZZ-R1100]



1990-2008

NINJA 600
[ZZR600/ZX-6E]

1992-2017
NINJA ZX-150RR
[KR-150/
KRR 150/
SERPICO]



1992-1998
KAWASAKI NINJA
80RR [AR80K]



1994-2003
NINJA ZX-9R



1995
NINJA ZX-6R
[ZX600]



2000-2006
NINJA ZX-12R



2004
NINJA ZX-10R
[ZX1000]



2006
NINJA ZX-14
[ZZR1400;
ZX-14R]



EL APODO NINJA COMENZÓ A USARSE EN AMÉRICA, Y DESDE AHÍ SE EXPANDIÓ AL RESTO DEL MUNDO

una estructura tubular que rodeaba el motor por la parte superior y se unía a otra fundida en la zona trasera. El motor de carrera corta, 72,5 x 55 mm, cubicaba 908 cc, cinco más que el de la Z1 original y tenía la cadena de distribución situada en el lado izquierdo en vez de en el centro, de manera que se podía eliminar uno de los apoyos del cigüeñal y crear una pieza más compacta, además de hacerlo más estrecho. También equipaba un eje de balance que reducía las vibraciones habituales en los anteriores motores. Con 115 CV a 9.500 rpm era algo menos potente que el 1.089 cc de la GPZ1100, pero también era una moto 15 kg más ligera con sus 228 kg declarados en seco y más compacta. Como era habitual en ese momento se instaló una rueda delantera de 16" y una trasera de 18", y se acompañó de un carenado realizado con ayuda del túnel de viento que lograba que la GPZ900R alcanzase los 240 km/h y bajase de los 11,0 s en los 400 m, convirtiéndose en el modelo más rápido del mundo en ese momento. Para lograrlo Kawasaki contrató al mejor especialista en aceleraciones del momento Jay "Pee Wee" Gleason, que logro hacer el cuarto de milla en 10,55 s.

En América la tradición era que las motos, independientemente de las siglas de su denominación, fueran bautizadas con un nombre. En Japón la tradición no era esa, pero con su llegada al mercado USA también se adoptó, al menos en sus motos de mayor nivel. Kawasaki ya había empleado el nombre Samurai previamente en uno de sus modelos deportivos, la A1 de 250 cc de mitad de los años 60, que se había convertido en una de las motos más eficaces del momento, y que sirvió de base para su primera carreras cliente, la A1R. Para la nueva superbike se decidió que en EEUU fuera bautizada como Ninja, y el éxito de este primer modelo, que logró vender más de 70.000 unidades, acabó por generalizar su apodo en las deportivas, además de expandirse fuera de las unidades vendidas en el Nuevo Continente. Esta primera Ninja, la GPZ900R fue una de las motos más longevas en la firma japonesa, vendiéndose hasta 2003 en Japón, con una revisión en su séptima versión en 1990, que la dotó de una llanta delantera de 17" y algunas variaciones en el motor y los frenos.

UNA LARGA HISTORIA

Desde entonces, la denominación "Ninja" se ha expandido de manera continua. Los primeros modelos sólo eran bautizados como "Ninja" en Estados Unidos, pero su nombre fue adquiriendo prestigio, de manera que, aunque en otros países mantenían unas siglas diferentes, poco a poco fueron incorporando el apellido. Hubo incluso modelos como la ZX-10R que en algunos lugares era la "Tomcat" en referencia al avión de com-





PUNTAPUNTA 2024

EN EL PUNTO JUSTO

SEGURAMENTE LA EDICIÓN DE ESTE AÑO, SERÁ RECORDADA COMO UNA DE LAS MÁS EQUILIBRADAS DE LAS ONCE EDICIONES CELEBRADAS HASTA AHORA. TODO HA IDO SOBRE RUEDAS, POR PARTE DE ORGANIZADORES Y DE LOS MISMOS RIDERS. NOS FUIMOS DEL NORTE AL ESTE DE ESPAÑA...

TEXTO: DAVID REMÓN.

FOTOS: JOSÉ MANUEL SERRANO /
FOTOSCARRERAS.COM

Personalmente no puedo hablar de todas las ediciones celebradas hasta ahora, pero por las sensaciones y por los que que allí estuvieron, fue un comentario compartido. Después de haber disputado siete ediciones del PuntApunta, la de este año me pareció una edición muy equilibrada en todos los sentidos; en itinerario, kilometraje e incluso en el tiempo, que a pesar de las predicciones prácticamente no nos llovió.

En esta edición no ha cambiado nada en cuanto a la inscripción. La organización las abrió el 20 de diciembre de 2023, argumentando que, hasta el cambio de año, el precio sería de 198 €. Después pasaría a ser de 230 € por persona y moto. Pero como siempre, a las pocas horas de abrirlas, las 700 plazas volaron, generándose una lista de espera de más de 200 motos por si alguno falla... Pero no, los que se apuntan no fallan salvo por motivos de fuerza mayor. Después de haber estado en la edición que más ha llovido de todas las celebradas, la de 2016, viendo que todos se presentaron, estaba cantado que los de la lista de espera, en espera quedarían...

¿Pero qué tiene el PuntApunta para que cada año casi bloquee el servidor de la organización cuando se abren las inscripciones? Pues después de más de 10 años para muchos, todo... Es el punto de encuentro de riders, simpatizantes de la marca y para los repetidores, reencuentro con los amigos de varios puntos de España e incluso del extranjero. A muchos este formato no les convence demasiado porque prefieren rodar como máximo cinco motos juntas y no encontrarse largas caravanas de 15 o 20 motoristas en las etapas. Pero las rutas secretas y el encanto de seguir un rutómetro descubriendo amigos en las paradas o paisajes para tus fotografías, no tiene precio.



LOS DATOS MANTIENEN LA TENDENCIA

En su undécima edición el PuntApunta ha vuelto a su formato original, es decir, tres etapas con un máximo de 700 motos, que con los acompañantes siempre son más. La edición de 2023 se superaron los 750 y se añadió una jornada más; el décimo aniversario del PuntApunta junto al centenario de la marca bien lo merecían.

Todavía recuerdo las primeras ediciones donde las etapas rara vez bajaban de los 500 kilómetros. Realizar tantos, sumando el largo desplazamiento desde el domicilio hasta la salida o en el retorno, desde la llegada hasta tu casa, hacía que fuera una prueba dura, casi de resistencia. Personalmente me faltaba tiempo para disfrute del entorno que desconocía, ya fueran paisajes, la gastronomía o el simple hecho de tener tiempo de charlar con los amigos de ruta. En esta edición las etapas fueron más moderadas y eso me agradó, donde se ruedan muchas

horas en moto pero donde un retraso no te supone llegar fuera de horario.

Nuestro arranque obviamente partía desde nuestra natal Barcelona, que me llevó a realizar 700 kilómetros hasta Santander. El viaje tenía que presentarse lluvioso, pero no fue así hasta las puertas de Bilbao, pero nada que no se pudiera soportar con esta gran tourer...

LAS ETAPAS FUERON MUCHO MÁS LLEVADERAS Y DISFRUTAMOS SIN AGOBIOS

JORNADAS PARA RECORDAR

Este fue el primer año que me uní en las tres etapas al grupo de periodistas que la organización había invitado. Entre los mas allegados estaban Berta Doria, Alejandro Méndez, Quim Salomón y Mariano Urdín, a los que unieron en las dos últimas jornadas, mis amigos José Manuel y Alberto que, junto con Juanjo del staff de BMW, formamos una caravana de ocho motos.

Como viene siendo habitual, siempre hay que verificar por parte de la organización la moto que llevamos, certificándolo con el primer sellado del pasaporte. En todas las salidas y llegadas se sella y la organización aporta servicios técnicos de mecánica y neumáticos.

Este año Dunlop aportaba un descuento de 40 € por el solo hecho de cambiar los neumáticos en el evento, previa petición antes del evento. También los servicios médicos están siempre en el recorrido, en salidas y llegadas, donde por suerte este año tuvieron poco o nada de trabajo...



Desde el Cantábrico al Mediterráneo, la riqueza y variedad del paisaje no deja de sorprendernos por más que hayamos viajado mucho por España.



ETAPAS VARIADAS Y ENTRETENIDAS

La primera etapa fue de Santander a Logroño, con 361 kilómetros. Fue la más bonita de las tres jornadas en cuanto a paisajes, con mucho verde y mucha agua por todos lados, incluso en formato lluvia, pero esta última con poca presencia. Carreteras lentas pero de buen estado en general y con excelente agarre, con bellas cascadas de agua que motivaban a más de una parada. De Cantabria me maravilló el Parque Natural Collados del Asón, destacando su mirador del nacimiento del río Asón, así como el Portillo de Lunada o el Mirador de Covalruyo. El Alto del Caracol y el Puerto de la Braguia nos despedían de Cantabria, dando la bienvenida a Burgos a través de las cascadas de Guarguero y de La Mea, donde ya con paso más firme rodaríamos por carreteras más rápidas hasta Miranda de Ebro y de allí a Logroño.

La segunda etapa era la más corta con sus 349 kilómetros, pero también sería la

mas dura y cansada de las tres, dado que el recorrido era el más retorcido al adentrarnos en pleno corazón del Pirineo aragonés. Desde la provincia de La Rioja, saltamos a la de Navarra, pisando la de Zaragoza de refilón justo antes de sumergirnos en la de Huesca. Nuestro destino sería la comarca de Sobrarbe, concretamente con la meta instalada en el conjunto histórico de Aínsa, bella población cerca de la Sierra de Guara. Hasta Carcastillo, siguiendo el cauce del río Aragón, fueron carreteras rápidas, pero a partir de allí todo cambió... De rectas pasamos a curvas y de buen asfalto a pavimento roto, aliñado con grava para acabar de arreglarlo. El recorrido fue precioso, como cabía de esperar de la zona donde estábamos, pero llegamos antes de tiempo, así que nos tuvimos que esperar a que abrieran en control de sellado.

La última etapa salía de Aínsa y nos llevaría a tierras catalanas, concretamente a la turística Salou. Allí finalizaría el viaje de tres días con el gesto de verter el agua reco-

gida del Mar Cantábrico, en el espectacular marco del Palacio de la Magdalena (Santander), para dejarla en el Mediterráneo. Representaba la etapa más larga pero también la más rápida debido al itinerario, aunque hubieron frenos en la ruta. El primero fue el chaparrón que nos cayó la tarde-noche anterior que dejó las carreteras empapadas, que, junto a la grava, no era la mejor combinación. La segunda es que ya era sábado y el tráfico se resintió incluso en las carreteras más olvidadas, con ciclistas, más motos y autos de paseo de fin de semana. Hasta la llegada a Barbastro, las carreteras mantenían el aroma de ruta tranquila e interesante, pero una vez allí, nuestro paso por Monzón, Binéfar y Caspe se hizo más monótono por las vías más rápidas y con más tráfico. La organización a partir de allí, conscientes de que nos dirigíamos hacia la costa, nos desvió por Mequinenza. Entramos en territorio catalán por Flix y de allí a Ascó, para meternos de pleno en el Priorato, donde las carreteras son un referente para



Del papel al digital

Si existe algún encanto en rodar en este tipo de actividad, es el poder navegar con las indicaciones que te brinda el roadbook que te entrega la organización del evento. En este caso he visto como la gente de Hummer Raid Events ha ido mejorando, ya no solo en la calidad de la información de sus rutómetros, si no también en como pasaron de ser en blanco y negro a color.

Normalmente y como me gusta leerlo, siempre tengo algún compañero que se suma a mi rueda para no estar pendiente de hacia donde hay que ir. Es obvio que hay que saber sincronizar tus maniobras al manillar con el hacer avanzar el rollo de papel con las indicaciones, porque en mi caso, siempre lo hice en el sistema manual, es decir, que el rollo gira de forma mecánica y no eléctrica. Es por ello que es vital instalarlo con mimo para que no se atasque y que, cuando conduzcas, girar la ruedecita cueste poco, pero en su punto justo, porque si está des-tensado el rollo, con los traqueteos se te pueden cambiar las viñetas sin desearlo...

Pues bien. En las dos primeras jornadas de este PuntApunta 2024 lo llevé como siempre, de papel y manual, pero en la tercera, la organización insistió en que probara el nuevo digital.

La experiencia obviamente es más cómoda, porque si te equivocas, el sistema automáticamente se reajusta y al volver al camino, indica el kilometraje real en el que estás, sin tener que empezar a restar el extra de distancia que has hecho precisamente por equivocarte... Pero tiene sus cosas también, como es el hecho de que con el sol incidiendo sobre la tablet nunca se verá igual que el de papel, que necesita de conexión con la moto para darle electricidad y que se queda sin cobertura como un teléfono móvil en determinadas situaciones... Pero también es verdad que, cuando hay modificaciones en las indicaciones de última hora por cualquier motivo ajeno a la organización, las nuevas las recibes con sólo bajarte la última actualización del track, solucionando lo que el papel no puede en tan poco tiempo. Lo mismo si ruedas de noche, que aquí siempre lo verás perfectamente, cosa que en el caso del papel, hay que tener una caja con luz, que tampoco son baratas...

Ahora bien, tampoco el precio es el mismo, pero eso es algo que seguramente ya tendréis claro. Como sucede en el mundo de la telefonía móvil, tienes opciones muy accesibles pero también las tienes muy premium, de manera que tú escoges...



El parque cerrado daba cabida a 700 motos, y muchos más participantes, porque son muchos los que cubre el PuntAPunta acompañados.



cualquier motorista por recorrido, bajo tráfico y perfecto asfalto. Como colofón del día, rodamos hasta Duesaigües, población que desemboca en el embalse de Riudecanyes y donde existe un tramo increíblemente revirado. Salou nos esperaba con los brazos abiertos para hacernos entrega del Finisher y no le hicimos esperar.

El fin de fiesta fue en el Club Nàutic de Salou, con música en directo y con todos los participantes presentes, incluyendo las casi 40 personas que mueven el Staff en el evento. Además de españoles, hubo representantes europeos que vinieron de Alemania, Bulgaria, Francia, Italia, Noruega, Portugal y Reino Unido, salpicado de países más lejanos como Argentina o Cabo Verde (África). Eso sí, sigue siendo el Sr. Paco Torres (sénior) el que se lleva el gato al agua entre todas las nacionalidades, por ser una vez más, el representante más veterano del evento con sus 81 años a lomos de la naranja R 1200 GS Adventure. ¡Felicidades un año más, Don Paco! **M**

La moto: BMW K 1600 B

Para esta undécima edición del PuntApunta, busqué una opción poco habitual en mi selección de montura para cubrir un reportaje de estas características. Normalmente lo más fácil y cómodo, por no comentar ser la mejor opción, una trail es la montura ideal para este tipo de actividades. La aventura de no saber las mismas condiciones climáticas o del terreno, hacen que sea la apuesta más segura. Pero reconozco que para viajar, soy un acérrimo defensor de las GT, esas que hoy por desgracia, sólo defiende al mejor nivel BMW con sus R-RT o en las K con sus GT, GTL o Bagger. Así que, me decanté por la K 1600 B, un modelo que ya había probado y que me sorprendió gratamente.

Personalmente quiero que quede claro que las motos me gustan que sean dinámicas, que no me limiten el paso de curva por tener poca altura libre al suelo. En este sentido esta K 1600 B es una moto no defrauda, aunque los grandes reposapiés laterales rocen con asiduidad. Aporta un soberbio chasis de alta rigidez que, junto a su suspensión delantera Duolever y la potencia de sus frenos, los 344 kg de peso en orden de marcha parecen menos curvando. Su base, en cotas, calca al resto de las K 1600, pero esta Bagger pesa 4 kilos menos que la versión GTL pero 25 más que la GT; precisamente con

esta última realicé dos ediciones del PuntApunta [2107 y 2022].

Más de uno me preguntó por ella, dado que entre las 700 motos, está era la única K 1600 B que había en el evento. En las zonas más reviradas se podía hacer vía sin quedarse demasiado rezagado en compañía de trails GS. El confort de las suspensiones es alto, pero el recorrido es corto comparado con una trail, de manera que hubo que bajar el ritmo en las zonas más rotas y reviradas de la segunda etapa, obligándome a tomar esos tramos con más tranquilidad. Pero su motor es, en mi opinión, la joya de la corona.

Pocos modelos entregan semejante empuje a tan bajas revoluciones y recuperan tan suave en las marchas más largas, todo aliñado con su excitante sonido. Sus escapes son exclusivos para aumentar el "sound" de esa estructura de 6 cilindros en línea que anuncia 160 CV [118 kW] y 180 Nm de par motor a 5.250 rpm... ¡Casi nada! A este propulsor, el paso por las diferentes homologaciones antipolución, parece no afectarlo lo más mínimo, dado que sus 1.649 cc siguen sin tener problemas para superar la Euro 5.

El precio base de este exclusivo y elegante modelo de doble disfrute, siendo tan agradable rodando relajado como ligero, parte de los 30.950 €. Sobre este precio, nuestra unidad de pruebas sumaba el acabado Exclusive [266 €] y sus dos paquetes, el de Confort por 1.353 € [cambio Pro, cierre centralizado y alarma antirrobo] y el Touring por 2.047 € [sistema audio, defensa motor, faros adicionales y reposa pies], lo que la sitúa en los 34.978 €.





GUANTES DE TURISMO HASTA 200 EUROS

LA SEGUNDA BARRERA

HOY EN DÍA RESULTA IMPENSABLE IR EN MOTO SIN CASCO, PERO DESDE QUE ESE ELEMENTO SE CONVIRTIÓ EN OBLIGATORIO HACE YA CASI MEDIO SIGLO, NINGÚN OTRO ELEMENTO DE SEGURIDAD HA SEGUIDO SUS PASOS, AUNQUE EN VARIAS OCASIONES HEMOS ESCUCHADO QUE LA DGT PRETENDÍA AMPLIAR A LOS GUANTES LA OBLIGATORIEDAD DE PROTECCIONES EN MOTO. AQUÍ TENEMOS UNA REPRESENTACIÓN DE GUANTES DE ALTA PROTECCIÓN A TODOS LOS NIVELES POR UN PRECIO RAZONABLE.

TEXTO: T. B. / P.B. FOTOS: TYSON JOPSON.

Más dinero equivale a más prestaciones, al menos esa es la teoría. Hace un par de años ya publicamos en MOTOCICLISMO un informe con guantes turísticos de bajo precio, hasta 100 € en la que la mayoría cumplió, pero sin que tuviesen unos grandes resultados. En esta ocasión hemos subido el listón y

el precio. Ahora tenemos un conjunto de precios hasta el doble que entonces, y las perspectivas evidentemente son que cumplan mejor su cometido: protección a todos los niveles y confort. No hemos valorado la apariencia, porque todos sabemos que los gustos y los colores son muy variables, hay quien prefiere un sufrido guante de cuero negro y otros que buscan uno que

se combine con el resto de la ropa o con el color de su moto. Lo realmente importante es la protección, y aquí no entra únicamente frente a los impactos y la abrasión, también a la fatiga, o la ausencia de puntos de presión. La comodidad y la ergonomía son muy importantes, y hay que tener en cuenta que no todas las manos son iguales. Algunos modelos son más aptos para

manos anchas otros para estrechas. En cualquier caso, la ventilación, aislamiento, protección contra la humedad y capacidad para dejar que la mano transpire, son características muy importantes, pero también suponen un compromiso difícil de conseguir. Hay que resolver el conflicto que se establece entre el aislamiento y la ventilación, la protección contra la humedad y la transpirabilidad. Se forma un polígono de cuatro lados que hay que gestionar con las actuales membranas, que logran grandes resultados combinando impermeabilidad y transpiración, aunque en un guante de moto, el material exterior y el forro interior torpedean el trabajo de la membrana. Además, el guante es una pieza muy complicada y llena de costuras que en el proceso de fabricación puede agujerear la membrana y provocar que el agua entre en el interior. Todos los guantes disponen de la certificación con el nivel de protección 1 con protectores de nudillos. Para lograr el nivel 2, la resistencia a los desgarros, costuras y cortes, así como el efecto amortiguador frente a los golpes, tendría que ser mayor. En cualquier caso, este nivel de protección es adecuado para las carreras, pero no necesario en un guante de turismo, ya que reduce de manera considerable la comodidad. Todos están realizados en piel de cabra excepto el Rukka, que es sintético por completo. Algo que en la mayoría de los guantes emplean es una tecnología denominada según el fabricante: Skinfit XTR, Gore Grip o mcFit. Logra combinar el forro, la membrana y el tejido exterior, de manera que al quitarte el guante no se mueva el forro, algo común en mojado o cuando sudas, y que luego convierte en un engorro volver a ponérselo con el forro de los dedos al revés. **M**

**COMO VEMOS EN
ESTE INFORME, LA
SEGURIDAD NO TIENE
POR QUÉ ESTAR
REÑIDA CON LA
ECONOMÍA**



ALPINESTARS BOULDER GTX

Proveedor:
Alpinestars,
www.alpinestars.com
Precio:
199,95 €
Color:
Negro
Tallas:
S a 3XL
Materiales:
poliamida, piel de cabra, poliéster,
poliuretano
Membrana climática:
Gore-Tex, Gore grip
País de fabricación:
China
Certificación:
Nivel 1 con protector de nudillos

LO MEJOR
Cálido forro térmico Primaloft, protector de muñeca flexible, ajuste y proporciones agradables, correa de piel que facilita la colocación, refuerzos en zonas con riesgo de caída, protección segura contra raspones.

MEJORABLE
Los dedos precurvados restringen la movilidad, son algo rígidos, sin labio limpiador en el dedo, los cierres de velcro están superpuestos y molestan.

CONCLUSIÓN
"Muy cálido", señala Alpinestars en la etiqueta, y describe una de las características principales del Boulder GTX, es un guante de turismo cálido. Impresiona por su protección y tecnología, pero es un poco rígido.

BERING AUSTRAL GORE-TEX

Proveedor:
www.bering-moto.com
Precio:
149,99 €
Color:
Azul/gris/rojo
Tallas:
8 a 13
Materiales:
poliéster, piel de cabra, poliamida,
poliuretano, elastano
Membrana climática:
Gore-Tex
País de fabricación:
Indonesia
Certificación:
Nivel 1 con protector de nudillos

LO MEJOR
Forro térmico Primaloft muy cálido fabricado con material reciclado, gran ajuste, cómoda mezcla de piel de cabra y softshell, compatible con pantallas táctiles, doble capa para proteger de la humedad y el frío, buena protección contra la abrasión.

MEJORABLE
Poco adecuado con alta temperatura, entrada estrecha, movilidad limitada, sin labio limpiador, difícil de volver a poner por movimiento del forro.

CONCLUSIÓN
Su nombre de Austral hace referencia al hemisferio Sur, pero debe referirse a la zona más fría, igualmente podría haberlo hecho al extremo norte con temperaturas también frías, porque es un guante de invierno de primera clase y cómodo.



DANE MAGNUS GORE-TEX

Proveedor:

www.dane-eu

Precio:

179,00 €

Colores:

Negro, Negro/Naranja

Tallas:

M a 4XL

Materiales:

Piel de cabra, poliamida, poliuretano, elastómero termoplástico, poliéster

Membrana climática:

Gore-Tex, Gore grip

País de fabricación:

China

Certificación:

Nivel 1 con protector de nudillos

LO MEJOR

Gran confort gracias a materiales suaves y flexibles, boca de entrada amplia, labio limpiador, compatible con pantalla táctil, palma laminada, impregnación repelente al agua, duplicación de materiales, ajuste satisfactorio, clima agradable.

MEJORABLE

Molestas superposiciones en los cierres de velcro, demasiado finos para temperaturas frías

CONCLUSIÓN

Una acertada mezcla de materiales y un buen ajuste convierten hacen de los Dane Magnus los guantes perfectos para el verano. También ofrecen protección contra la humedad y el contacto con el asfalto, aunque temen más el frío que el resto.



FIVE TFX2 WP

Proveedor:

www.five-gloves.com

Precio:

119,95 €

Colores:

Negro/gris, negro/amarillo, gris/rojo, arena/gris

Tallas:

XS a 3XL

Materiales:

Poliéster, poliamida, piel de cabra, elastano

Membrana climática:

Drytech

País de fabricación:

China

Certificación:

Nivel 1 con protector de nudillos

LO MEJOR

Muy cómodo, compatible con pantallas táctiles, gran ribete de Kevlar en la palma, numerosos dobleces de material, reflectores, material elástico entre los dedos

MEJORABLE

Ligeros fallos en la prueba de humedad, molestas superposiciones en los cierres de velcro, el forro se escurre ligeramente con las manos sudorosas

CONCLUSIÓN

El ajuste y la comodidad del Five son buenos, y el agarre y la protección también. Es un buen todoterreno y sólo flaquea cuando entran en juego condiciones de humedad o mucho calor.



HALVARSSONS LJUSDAL

Proveedor:

www.halvarssonsmc.com

Precio:

139,00 €

Color:

Negro

Tallas:

5 a 14

Materiales:

Piel de cabra, poliamida, poliéster, poliuretano, elastano

Membrana climática:

Dryway+, mcFit

País de fabricación:

Indonesia

Certificación:

Nivel 1 con protector de nudillos

LO MEJOR

Ajusta y tiene buen agarre, refuerzos Hi-Art en zonas con riesgo de caída, compatible con pantallas táctiles, labio limpiador, cierre giratorio Windwire fácil de cerrar con guantes, material Outlast que garantiza un clima agradable

MEJORABLE

El cierre giratorio Windwire es difícil de abrir con guantes, puño muy corto, aparenta estar más húmedo de lo que realmente está, ligeras arrugas

CONCLUSIÓN

El Ljusdal es un guante muy flexible, combina muy bien la ventilación, el aislamiento y el material Outlast. Esto hace que el guante siempre sea cómodo y esté seco, aunque parezca húmedo. Sin embargo, el cierre giratorio es poco práctico.





HELD ZAMBIA 2IN1 EVO

Proveedor:
www.shop.held.de/en

Precio:
189,95 €

Colores:
Negro, negro/gris

Tallas:
7 a 12, K-7 a K-11, L-7 a L-11

Materiales:
Piel de cabra, poliamida, poliuretano, elastano

Membrana climática:
Gore-Tex, Gore 2in1

País de fabricación:
Indonesia

Certificación:
Nivel 1 con protector de nudillos

LO MEJOR

Es muy fácil de poner y quitar, sistema de dos cámaras para cualquier tipo de tiempo, palma suave, labio limpiador, compatible con pantalla táctil, protección de escafoides de SuperFabric, dobles de cuero

MEJORABLE

Los dedos son muy anchos, maniobrabilidad un poco limitada, la correa de velcro tiene que juntar mucho material, agarre mejorable, las costuras a veces se notan.

CONCLUSIÓN

Con su muñeca muy corta, el Zambia es más adecuado como guante trail, que es cuando realmente destaca. Para el turismo otros guantes 2 en 1 como el Satu o el Air n Dry II serían probablemente más adecuados.

IXS VIPER-GTX 2.0

Proveedor:
www.ixs.com

Precio:
179,95 €

Color:
Negro

Tallas:
S a 3XL, DS a DXL

Materiales:
Piel de cabra, poliamida, poliuretano, poliéster

Membrana climática:
Gore-Tex, Gore grip

País de fabricación:
Indonesia

Certificación:
Nivel 1 con protector de nudillos

LO MEJOR

Es rápido de poner y quitar, el cuero sirve también de protección contra la abrasión, protector flexible de nudillos, protección TPU en el escafoides y en los dedos, labio limpiador, compatible con pantallas táctiles, palma laminada, reflectores

MEJORABLE

Tiene puntos débiles en la prueba de humedad, puño ajustado, movilidad limitada de los dedos, sensación de agarre mejorable.

CONCLUSIÓN

El iXS Viper-GTX 2.0 se adapta a manos relativamente voluminosas y es fácil de poner y quitar. El guante cumple bien, pero tiene debilidades en lo que respecta a la protección contra la humedad, agarre y confort.



VANGUARD GTX SHORT

Proveedor:
www.klim.com

Precio:
180,00 €

Colores:
Negro, Gris

Tallas:
XS a 3XL

Materiales:
Piel de cabra, poliéster, elastano, poliéster, poliuretano

Membrana climática:
Gore-Tex, Gore grip

País de fabricación:
Vietnam

Certificación:
Nivel 1 con protector de nudillos.

LO MEJOR

Lazo de ayuda a la colocación, clima confortable, protector de nudillos muy flexible, compatible con pantallas táctiles, palma laminada, refuerzos de espuma en dedos y escafoides, reflectores, cremallera de bloqueo, labio limpiador, se adapta a manos muy anchas

MEJORABLE

Tiene un ajuste poco definido, puño muy corto, piel seca y resbaladiza, la cremallera se engancha, dedos muy precurvados.

CONCLUSIÓN

El Klim Vanguard prescinde deliberadamente de la ventilación y de una capa aislante, pero es impermeable y cortaviento. Es un modelo sin complicaciones para manos anchas. El puño corto se adapta bien a la manga, pero no la llega a cubrir.

LINDSTRANDS SVEG

Proveedor:

www.lindstrandsmc.com

Precio:

129,00 €

Color:

Negro

Tallas:

5 a 14

Materiales:

Piel de cabra, poliamida, poliuretano, poliéster

Membrana climática:

Dryway+, Skinfitt XTR

País de fabricación:

China

Certificación:

Nivel 1 con protector de nudillos

LO MEJOR

Tiene una gran variedad de tallas, muy buen ajuste, gran comodidad, buena ventilación, suave y flexible, sin costuras visibles, excelente maniobrabilidad y agarre, refuerzos Hi-Art en la palma, compatible con pantallas táctiles, palma laminada

MEJORABLE

Protección moderada, puño corto que no se ajusta a las mangas, sin labio limpiador, material en los laterales de los dedos sensible al velcro

CONCLUSIÓN

Un guante que puede considerarse perfecto cuando se trata de ajuste. El SVEG no sólo lo hace bien, sino que además es cómodo e impermeable.



RICHA ATLANTIC GORE-TEX

Proveedor:

www.richa.eu

Precio:

159,99 €

Colores:

Negro, negro/verde, negro/gris claro, negro/gris oscuro

Tallas:

S a 4XL, DS a D2XL

Materiales:

Piel de cabra, poliamida, poliuretano, poliéster

Membrana climática:

Gore-Tex, Gore grip

País de fabricación:

China

Certificación: Nivel 1 con protector de nudillos

LO MEJOR

Boca de entrada de buen tamaño, buen ajuste, gran agarre, protector de nudillos muy flexible, protección adicional contra la abrasión fabricada con SuperFabric, rascador de visera, compatible con pantallas táctiles, clima agradable, buena impermeabilidad.

MEJORABLE

El parche en el dedo meñique provoca puntos de presión, los dedos se estrechan hacia delante, las costuras a veces se notan

CONCLUSIÓN

El Atlantic de Richa es un guante de turismo fabricado con un puño corto. Gran parte de él está bien pensado y es agradable, sólo la protección contra la abrasión cosida en el dedo meñique causa puntos de presión innecesarios.

RUKKA VIRIUM 2.0

Proveedor:

L-Fashion,
www.rukkamotorsport.com

Precio:

169,99 €

Colores:

Negro con rojo, amarillo, gris o blanco ribete blanco

Tallas:

De la 6 a la 14

Materiales:

Poliamida, elastano, poliuretano, poliéster

Membrana climática:

Gore-Tex, Gore grip

País de fabricación:

China

Certificación:

Nivel 1 con protector de nudillos

LO MEJOR

Fácil de poner y quitar, buen ajuste, tiene impresión en los dedos para mejorar el agarre, compatible con pantallas táctiles, rascador de visera, protección adicional de PU en el escafoides, se ajusta bien por encima o por dentro de la manga, buena sensación de agarre

MEJORABLE

Fibras sintéticas termosensibles, ligeros defectos de fabricación, talla un poco pequeña

CONCLUSIÓN

Con el Virium hay que elegir entre media y una talla más de lo habitual para que el ajuste sea perfecto. Nos gustó su manejo sin complicaciones y la compatibilidad con las chaquetas de moto. Sin embargo, sigue siendo un poco rígido.





VANUCCI VAG-7

Proveedor:

www.louis.moto.com

Precio:

139,99 €

Color:

Negro

Tallas:

S a 3XL

Materiales:

Piel de cabra, piel de vaca, poliuretano, poliéster

Membrana climática:

McTex, mcFit

País de fabricación:

China

Certificación:

Nivel 1 con protector de nudillos

LO MEJOR

Piel de cabra grande y suave, mezcla cómoda con doble piel de vacuno y SuperFabric, tecnología mcFit para laminar forro/membrana/carcasa exterior, compatible con pantalla táctil, rascador de pantalla, inserciones elásticas, cierres de velcro opuestos, se ajusta por encima y por dentro de las mangas de la chaqueta

MEJORABLE

Boca de entrada ligeramente estrecha, ligeras arrugas en la palma, sensación algo sudorosa

CONCLUSIÓN

El VAG-7 es un guante de piel muy cómodo y combina piel de vaca y de cabra para ofrecer protección contra la abrasión y comodidad. No obstante, tiene un diseño acertado en los puntos adecuados y armoniza con todas las chaquetas.



PUNTUACIÓN

	Ajuste y Comodidad de uso	Seguridad	Protección contra la intemperie	Equipamiento y Calidad de fabricación	Total	Valoración	Precio en €
Puntuación máxima	30	30	25	15	100		
Lindstrands SVEG	29	26	22	11	88	Muy bueno	129,00
Five TFX2 WP	29	25	18	13	85	Muy bueno	119,95
Richa Atlantic Gore-Tex	23	28	20	14	85	Muy bueno	159,99
Rukka Virium 2.0	23	23	22	14	82	Bueno	169,99
Dane Magnus Gore-Tex	25	19	21	15	80	Bueno	179,00
Held Sambia 2in1 Evo	19	23	23	14	79	Bueno	189,95
Vanucci VAG-7	23	23	18	14	78	Bueno	139,99
Alpinestars Boulder GTX	20	24	20	13	77	Bueno	199,95
Bering Austral Gore-Tex	21	21	20	13	75	Bueno	149,99
Halvarssons Ljusdal	23	19	19	13	74	Bueno	139,00
IXS Viper-GTX 2.0	19	25	12	12	68	Satisfactorio	179,95
Klim Vanguard GTX Short	22	18	17	11	68	Satisfactorio	180,00

¿Más dinero equivale a mejores prestaciones? La respuesta está clara, ¡no! En el ya de por sí caro segmento de entre 100 y 200 euros, los modelos más baratos ocupan las mejores posiciones, de hecho el más barato ocupa el segundo lugar en la clasificación, y el segundo más barato, el primero.

LIBROS

Por Venancio Luis Nieto

Un siglo de GP

Coincidiendo con el 75 aniversario que se festeja este año en el Campeonato del Mundo de MotoGP, se cumple al mismo tiempo nada menos que un siglo desde el verdadero nacimiento de los grandes premios de motociclismo de velocidad, una andadura que comenzó en 1924 bajo la denominación de Gran Premio de Europa y mantuvo hasta 1937, para pasar a ser Campeonato de Europa hasta 1939, campaña cuyas dos últimas pruebas ya tuvieron que cancelarse debido al inicio de la II Guerra Mundial. A partir de 1945 comenzaría a recuperarse poco a poco la actividad en las carreras, convocándose finalmente en 1949 la primera temporada del Campeonato del Mundo tal y como lo conocemos hoy en día. Todo este periplo deportivo ha quedado debidamente registrado en el volumen «Un siglo de GP» a cargo de nuestro compañero de redacción Juan Pedro de la Torre, autor de numerosos títulos de éxito sobre motociclismo como «Historias del Paddock», «El tiempo del cambio», «La última frontera» o, más recientemente, «Leyenda, pasión y éxitos» con motivo del centenario de la RFME.

«Un siglo de GP» se ha editado en gran formato a color y una tirada limitada a 250 ejemplares numerados, cubriendo, a lo largo de sus 220 páginas, cada periodo de la competición. Comienza por los primeros pasos de las carreras de velocidad, así como el auge del campeonato europeo con el dominio de los fabricantes alemanes y sus mecánicas sobrealimentadas. A partir del cuarto capítulo se analizan al detalle los inicios de la competición mundialista y sus distintas fases, tales como la llegada de los fabricantes japoneses en los años 60, el fuerte dominio que estos



Juan Pedro de la Torre

UN SIGLO DE GP

Del GP de Europa al Mundial de MotoGP (1924-2023)



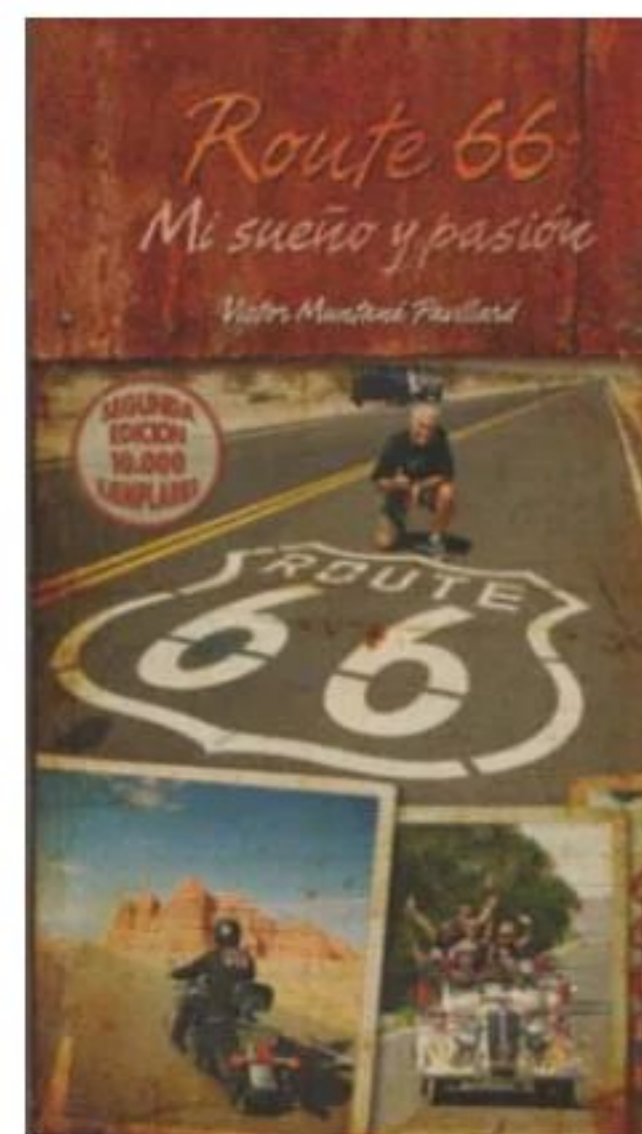
UN SIGLO DE GP
Autor Juan Pedro de la Torre
Formato: Tapa blanda, 210 x 300 mm.
220 págs., español.
Precio 35 € (envío incluido).
ISBN -.
Editorial Motoworld Media SL.
Disponible en
historiasdelpaddock@gmail.com.

ejercieron durante la década siguiente y la marcha del más competitivo de ellos, Honda, así como la vuelta de la firma nipona a partir de 1979.

El desarrollo de la clase reina de 500 gracias a la revolución de los potentísimos motores de «dos tiempos» en los años 70, a manos en los '80 de los pilotos norteamericanos procedentes del dirt track, es otro de los pasajes más importantes de la obra, así como la aparición de las mecánicas big bang en la década de 1990 que dieron una oportunidad a los mejores pilotos europeos. La parte final del libro está dedicada a la era MotoGP que trajo de nuevo las mecánicas de «cuatro tiempos» a partir de 2002, desde los 990 cc iniciales, pasando por los cambios de cilindrada en 2007 y 2012 hasta llegar al final de la temporada 2023. A lo largo de cada capítulo también se presta atención expresa a los pilotos y máquinas más destacados de ese periodo, completando la obra con un detallado apéndice estadístico.

ROUTE 66

Si el mes pasado prestábamos especial atención al libro «América en moto», de Víctor Muntané Pavillard, en esta ocasión traemos a esta página la primera obra publicada en su momento por el polifacético autor neoyorquino criado en España, «Route 66 - Mi sueño y pasión». Como es fácil intuir por su título, la obra, que va por su segunda edición, está enteramente dedicada a la mítica ruta que une las ciudades de Chicago y Los Ángeles en Estados Unidos, descrita por Muntané como «la madre de todas las carreteras». El volumen está editado en ergonómicas dimensiones a modo de guía de consulta rápida sobre la marcha, con el objetivo de acompañar constantemente al viajero con todo tipo de textos, referencias, datos, contactos, lugares de interés, destinos gastronómicos, consejos concretos e historia de las numerosas poblaciones por las que pasa la legendaria carretera, todo ello debidamente ilustrado con multitud de fotografías en color. Como curiosidad, también incluye legislación concreta sobre el uso del casco en cada estado.



Route 66 - Mi sueño y mi pasión
Autor Víctor Muntané Pavillard.
Formato Tapa blanda, 125 x 220 mm,
173 págs. Color, español.
Precio 18,00 €.
ISBN 978-84-96-819924.
Disponible en victor@eaglerider.com,
RacerMedia.eu.



GIVI



GRT720

ALFORJAS RESISTENTES AL AGUA, 25 L,
CON SISTEMA DE FIJACIÓN MONOKEY

GRT724

BOLSA CARGO 12 L, CON DOBLE CIERRE ROLL-TOP



GRT723

BOLSA CARGO POSTERIOR 40L,
CON PARRILLA MONOKEY

CANYON
DESIGNED FOR ADVENTURE

La línea Canyon ha sido estudiada específicamente para motos Enduro Off-Road. La nueva bolsa cargo posterior de 40 litros se añade a las bolsas laterales de 25 litros, completando el equipamiento adventure. Equipadas con sistema MONOKEY®, son compatibles con la mayor parte de las parrillas y soportes laterales GIVI.

givimoto.com



EQUIPAMIENTO

259

EUROS



Spidi Hoodie

La marca italiana amplía su colección de chaquetas ligeras, denominadas Hoodie, con los modelos Warrior y EVO Sport. Están confeccionadas con tejido de tres capas resistente a la abrasión y forro de microfibra laminado con membrana Windout, resultando así unas prendas ligeras y abrigadas. Están equipadas con protecciones desmontables CE Nivel 2 en los hombros y de Nivel 1 en los codos, junto con inserciones externas y elementos reflectantes, garantizando un gran nivel de seguridad que se ve reflejado en su certificación CE de clase A. La Spidi Hoodie Warrior (259,90 €) se encuentra disponible en tallas que van de la S a la 3XL en cuatro versiones de color, azul/negro/gris, negro/rojo/blanco, negro/blanco y negro. Mismas tallas para la Evo Sport (199,90 €), que está disponible en verde militar, negro/rojo y antracita/negro. Inf.: spidi.com.



79

EUROS

HJC V10 Pac Man

La marca coreana rinde homenaje al legendario 'Comecocos' pintando su casco más vintage con los colores del videojuego arcade que triunfó en los años ochenta. Ahora, el videojuego llega también a las cabezas de los motoristas. Con la comercialización de un nuevo casco de HJC pintado con los colores del Pac-Man. Y además, lo hace sobre su modelo V10, con un diseño de por sí clásico. Este casco de diseño retro incorpora características avanzadas como una construcción ligera gracias a la carcasa compuesta de fibra de vidrio, viseras antivaho con lente Pinlock y ventilación mejorada, garantizando un equilibrio entre diseño y rendimiento.

El HJC V10 Pac-Man estará disponible en nuestro país desde este mes de junio en tallas que van de la XS a 2XL, con un PVP del fabricante de 399,90 €. Inf.: hjchelmets.eu.



399

EUROS

CARCASA SP CONNECT XTREME

SP Connect propone en su nueva carcasa Xtreme una solución interesante para los que usen el navegador de su móvil en la moto. Cuenta con certificado militar por caída MIL-SD 810 e IP68 frente a polvo y agua. Es compatible con los soportes SP de anclaje rápido, que basta con girar 90 grados para conseguir una fijación segura. También es compatible con fijadores magnéticos y tecnología MagSafe de carga inalámbrica. Disponible para diversos dispositivos Iphone y Samsung Galaxy. Inf.: corver.es.



N.D.
EUROS

Brembo GP4 MotoGP

La nueva pinza de freno de Brembo llega al mercado procedente directamente del mundo de la competición, gracias a los muchos años que la marca italiana lleva suministrando componentes técnicos a los equipos de MotoGP.

Esta pinza, que está disponible en una versión para fijación de 100 mm, ofrece un rendimiento de alta competición, gracias a soluciones innovadoras como el deslizamiento oblicuo de las pastillas.

Este diseño posibilita un incremento de la potencia de frenado ante la misma fuerza aplicada sobre la maneta, además de aprovechar mejor la superficie de la pastilla.

Los ingenieros de Brembo han puesto especial énfasis en optimizar la refrigeración de la pinza GP4 MotoGP, por lo cual presenta una amplia zona aleteada y adopta unos nuevos pistones.

Ambos sistemas trabajan en conjunto para favorecer la transmisión de calor de los frenos al ambiente, manteniendo estable la temperatura de trabajo.

Esto se consigue no sólo por la influencia del aire sobre el vehículo a alta velocidad, sino también por el movimiento de aire inducido por la rotación de los discos y la rueda. Como efecto

colateral, el diseño también supone una estética de lo más llamativa.

La GP4 está pensada para motos superdeportivas de última generación, adaptándose perfectamente a las necesidades de las motos actuales cuando se usan en circuito, aunque también es capaz de llevar el rendimiento en carretera a un nivel sin precedentes.

La nervadura frontal rodea cuatro pistones de aluminio y asegura una rigidez máxima, transmitiendo al piloto una conexión muy directa, constante y confiable. El tratamiento niquelado también contribuye al rendimiento en condiciones de alta temperatura, al tiempo que garantiza la durabilidad de la pieza.



PRIORITY FOR PROTECTION



MÁS DE 40 AÑOS PROTEGIENDO A LOS CAMPEONES DEL TT!

ARAI CELEBRA 40 AÑOS DE COLABORACIÓN CON EL TT Y PRESENTA EL 15º CASCO DE EDICIÓN LIMITADA

RX-7V EVO

Nuevo RX-7V EVO, con siete décadas de experiencia.

El RX-7V EVO es el nuevo modelo insignia con la probada protección de Arai combinada con la homologación ECE R22-06. No es sólo un nuevo modelo, es un nuevo punto de referencia.

La norma ECE R22-06 exige superar un proceso de pruebas mucho más estricto que la anterior ECE R22-05. Arai presentó el RX-7V EVO y obtuvo la homologación manteniendo su característico diseño de calota redondeada, lisa y resistente para «desviar» y dispersar las fuerzas de impacto. O, sencillamente, siendo un Arai RX-7V EVO.

WWW.ARAIHELMET.EU |



RX-7V EVO



VALUE OF ARAI



DESCÚBRELO EN **myBihr.com**

La pantalla reflectante es un accesorio opcional que se vende por separado.

1990

HONDA CBR400RR

EN 1990 HONDA PUSO EN EL MERCADO LA SEGUNDA VERSIÓN DE LA EXÓTICA CBR400RR, UNA SOFISTICADA DEPORTIVA FABRICADA DE ACUERDO A LAS LEYES REGULADORAS DEL MERCADO JAPONÉS, QUE INCLUSO ESTABA MEJOR DOTADA QUE OTRAS DEPORTIVAS DE MAYOR CILINDRADA.

TEXTO: VÍCTOR GANCEDO.

FOTOS: JAIME OLIVARES.

PROPIETARIO: CLASSIC BIKE OBSESSION

A finales de los años 80 y principios de los '90, las marcas japonesas entablaron una auténtica "guerra" para ver cuál de ellas fabricaba la mejor deportiva. Cada modelo que llegaba era más potente, más ligero, más efectivo y estaba mejor equipado que el anterior. Las motos más radicales estaban entre las más solicitadas y los fabricantes japoneses empleaban todos sus conocimientos para hacerlas cada vez mejores y más rápidas al enfrentarse al cronómetro en un circuito. Debido al reglamento de los campeonatos de Supersport y Superbike, a finales de los años 80, con la excepción de las bicilíndricas de Ducati, las fábricas estaban centradas en desarrollar deportivas de cuatro cilindros con un máximo de 600 y 750 cc que pudiesen competir en las categorías citadas. Las que se vendían entonces en España y en muchos otros países eran un reflejo de las que participaban en las carreras de los campeonatos citados. Gracias a eso gozaban de una gran popularidad y estaban entre las más solicitadas.

Sin embargo, en Japón ciertas normativas no eran iguales a las nuestras y, para adaptarse a ellas, las cuatro firmas japonesas fabricaban deportivas de 250 y 400 cc que apenas se comercializaban en otros mercados debido a que sus precios eran elevados para tratarse de motos "pequeñas". Además, para adecuarse a los usuarios japoneses, generalmente más bajos y ligeros que los europeos, su tamaño era menor que el de las "seiscientos" que nosotros conocíamos y los reglajes de serie de las suspensiones solían pecar de blandos.

Esas dificultades que tenían para ser vendidas fuera de su país de origen hizo que fuesen muy deseadas por los amantes de las motos exóticas y, aunque en cantidades pequeñas, sí llegaron a venderse oficialmente en algunos mercados como el británico, el alemán o el norteamericano, entre otros. Por contra, a España sólo llegaron algunas unidades a través de importadores "paralelos" y esto las convirtió en motos de culto, de esas que nos hacían girar la cabeza a su paso.

Para que puedas saber de lo que hablamos, este mes te traemos uno de los mejores ejemplos de aquella tendencia y que hoy en día, cuando han pasado casi 35

UNA JOYA CON UN MOTOR QUE
SUPERABA LAS 14.500 RPM Y
UNA OBRA DE ARTE DE CHASIS





FRONTAL BIFARO Y ASIENTO DE DOS ALTURAS SON TÍPICOS DE LAS MOTOS DE FINALES DE LOS '80



años de su puesta en escena, sigue siendo una deportiva de indudable atractivo y con mucho magnetismo. Se trata de la Honda CBR400RR de 1990, internamente llamada NC29, que fue la tercera y última versión del modelo y, por tanto, la más avanzada.

Estéticamente era una moto muy radical, algo que corroboraba la posición de conducción, con los semimanillares situados por debajo de la pletina de la dirección y los estribos colocados altos y a poca distancia del asiento, lo que obligaba a llevar las piernas muy flexionadas.

Muchas revoluciones

Con 399 cc, su tetracilíndrico en línea era capaz de superar las 14.500 rpm, y anunciaba 59 CV a 12.500 rpm y 39 Nm a 10.000 rpm, cifras que ya advertían que había que mantenerlo a regímenes de giro elevados si se pretendía que la respuesta al acelerador fuese ciertamente rápida. Se trataba de un motor con dos árboles de levas y 16 válvulas en la culata, refrigeración líquida y caja de cambios de seis relaciones, aunque el túnel de la distribución por cascada de engranajes todavía discurría por el centro del bloque de cilindros. Se alimentaba a través de 4 carburadores Keihin de 26 mm y contaba con un sistema denominado "Direct Air Intake" ("Admisión Directa de Aire") con tomas a ambos lados del carenado, que incrementaba la prestaciones a medida que aumentaba la velocidad. Por la legislación japonesa, la velocidad máxima estaba limitada a 180 km/h, aunque podía superar la barrera de los 200 km/h si se anulaba un limitador electrónico que llevaba instalado en el interior del velocímetro analógico.

Técnica

Motor: 4 T, 4 cil. en línea.
Refr: Líquida; **Distribución:** DOHC, 4 V por cilindro;
Diámetro x carrera: 55,0 x 42,0 mm; **Cilindrada:** 399 cc; **Potencia máx. dec.:** 59 CV a 12.500 rpm; **Par máx. dec.:** 39 Nm a 10.000 rpm; **Alimentación:** 4 carburadores Keihin de 26 mm; **Cambio:** 6 relaciones; **Transmisión sec.:** Cadena; **Chasis:** 2 vigas de aluminio; **Basculante:** 2 brazos de aluminio; **Suspensión del.:** Horquilla telescópica; **Diámetro barras/Recorrido:** 41 mm / N.D. mm; **Suspensión tras./Recorrido:** Monoamortiguador central / N.D. mm; **Freno del.:** 2 discos de 275 mm. Pinzas: 2 pistones paralelos; **Freno tras.:** Disco de 220 mm. Pinza: 1 pistón; **Rueda del.:** 120/60-17". Llanta 3,50"; **Rueda tras.:** 150/60-17". Llanta 4,50"; **Cap. depósito:** 15 litros; **Peso vacío/lleño:** 162/179 kg; **Dist. entre ejes:** 1.365 mm; **Altura asiento:** 750 mm.

Por otro lado, tanto el chasis, como el basculante, eran dos auténticas obras de arte realizadas en aluminio. El chasis de doble viga contaba con la particularidad de que sus vigas no eran rectas y hacían una "S" en la zona intermedia que permitía estrecharlo considerablemente en la parte trasera. Además, en su laterales se podían leer las siglas L.C.G. ("Low Centre of Gravity") en alusión a su diseño. El basculante de dos brazos asimétricos se denominaba "Castec Gull Arm" debido a que la forma de uno de sus brazos recordaba a la del ala de una gaviota y a que estaba realizado en aluminio fundido.

En el apartado de suspensiones contaba con una horquilla telescópica con barras de 41 mm y regulable en precarga. Al respecto, conviene señalar que a partir de 1993 se añadió la regulación del hidráulico en extensión. El monoamortiguador trasero sí era regulable en precarga y extensión desde el primer momento. Además, contaba con botella de gas separada y su anclaje inferior se apoyaba en un sistema progresivo de bieletas. Tanto la horquilla, como el amortiguador, estaban firmados por Showa.

El equipo de frenos de Nissin lo componían dos discos delanteros de 275 mm mordidos por pinzas de dos pistones paralelos y uno trasero de 220 con pinza de un pistón. Los tres discos estaban taladrados para facilitar su refrigeración y rebajar peso. Al respecto, señalar que esta CBR400RR declaraba 162 kg en seco y 179 kg en orden de marcha, lo que daba una idea de su elevada ligereza. La capacidad anunciada para el depósito era de 15 litros. **M**



El gran tacómetro está anclado sobre una base de espuma. El frontal destaca por sus dos faros redondos típicos de las deportivas de finales de los '80. A sus lados las tomas del sistema "Direct Air Intake". Los soportes de los estribos traseros se podían plegar.

HONDA CBR250RR DE 1990

Prácticamente a la vez que la CBR400RR, Honda desarrolló la CBR250RR, otra deportiva igualmente atractiva y sofisticada, pero aún más rara de ver fuera de su país de origen. En la foto de este recuadro puedes apreciar la versión de 1990, la segunda "RR" tras la de 1988, y cuyo código interno era MC22. A diferencia de la anterior, entre otras cosas montaba dos discos de freno en el tren delantero. Su motor de cuatro cilindros en línea era un auténtico "molinillo", como advertía la línea del cuentarrevoluciones marcada

a ¡19.000 rpm!, y anunciaba 45 CV a 18.000 rpm. Como la CBR400RR, incluía el sistema "Direct Air Intake" que incrementaba el rendimiento a medida que aumentaba la velocidad. Igualmente contaba con un chasis de doble viga de aluminio, elaborado con unas partes realizadas por extrusión y otras por fundición, y un basculante de dos brazos asimétricos de tipo "Gull Arm". Este lo compartía con la NSR250 de dos tiempos, al igual que las llantas de aleación de seis palos. Anunciaba sólo 165 kg en orden de marcha.



MEMORIAL EN ANTOÑANA

El 24 de marzo, tuvo lugar en la villa alavesa de Antañana el segundo memorial en recuerdo de Unai, un joven aficionado al motor que falleció víctima de E.L.A. Organizado por el Tierra Estella Classic Club, fueron llegando vehículos desde lugares de Álava, así como de La Rioja, Navarra y otras zonas más distantes hasta reunirse alrededor de 400 unidades. Entre ellas, había todo terrenos, coches y también scooters y motos de colección. La más antigua era una Lambretta 125 de 1957 y la que más nos atrajo fue la Ossa 250 Super Pioneer de 1975 que aparece en la imagen. En definitiva, un acto en memoria de un entusiasta que nos dejó y una ocasión de reunirse para compartir la afición.



CASTILLOS DE SORIA

Entre el 12 y el 13 de abril, se celebró esta ruta en el sur de la provincia castellana, reservada a motos BMW con frenos de tambor y organizada por Javier Minchán. Una vez enviados los mapas y los rutómetros, las 23 monturas fueron llegando a Berlanga de Duero durante la tarde del jueves, donde quedaron expuestas junto a la Basílica, monumento histórico con un contenido digno de una visita. Tras la correspondiente cena de hermandad, en la mañana siguiente salían rumbo a Monteagudo de las Vicarías y pasaban por Gormaz, Caracena y Retortillo, si bien cada participante era libre de hacer su propio recorrido y dirigirse al lugar que deseara. En la citada localidad, considerada uno de los pueblos más bonitos de España, pudieron visitar el espectacular castillo, para seguir después un delicioso itinerario. También visitaron localidades como Gormaz, Hinojosa de la Sierra y San Pedro Manrique, en un fin de semana que salió perfecto y abre una ventana a futuras salidas.



MOTOFLASH

[OFF ROAD]



KTM 450 Rally

El modelo réplica de las KTM oficiales del Dakar afronta en su versión 2025 una considerable actualización. El motor adopta ciertas revisiones en la culata, el embrague, la caja de cambios y el sistema de refrigeración, con el objetivo de incrementar su longevidad.

El chasis, que se suelda a mano en la propia fábrica de KTM Motorsports en Austria, se ha modificado para mejorar la rigidez longitudinal y torsional, y se acompaña de un nuevo basculante. La autonomía crece hasta los 34,5 litros de gasolina, distribui-

dos entre el depósito trasero (16 l) y los dos delanteros (9 y 9,5 l), cada uno con su propia bomba que se puede encender o apagar de forma independiente.

Asimismo, se ha revisado el material de suspensiones WP XACT Pro y la horquilla estrena unas nuevas tijas con off set de 23 mm, torretas de manillar con gomas antivibración y amortiguador de dirección Scott. La carrocería adopta una imagen más afilada al estilo de las SXF 2025, así como una nueva torre de navegación en fibra de carbono, de mayor protección aerodinámica y nuevo faro LED más luminoso. Sólo se comercializarán 100 unidades de la KTM 450 Rally Replica 2025, cuyo plazo de reservas ya está abierto.

Inf.: ktm.com.



MXGP DE CASTILLA LA MANCHA

El calendario del Mundial MXGP 2024 concluirá en la Comunidad de Castilla La Mancha, con la prueba final en Tierras del Quijote, en el circuito internacional de la localidad de Cózar, provincia de Ciudad Real, en la comarca de Campo de Montiel. La cita tendrá lugar los días 28 y 29 de septiembre, por lo que será la última de temporada y

traerá consigo los festejos de los diversos campeones. La prueba estar organizada por el Club Cózar Motor Ranch, y el acto de presentación tenía lugar la sede de la Consejería de Educación, Cultura y Deportes de Castilla La Mancha, en Toledo. Ya están a la venta las entradas que podéis reservar en my.weezevent.com.



GASGAS TXT 2025

Las GASGAS TXT 2025 Racing y GP ya están disponibles en los concesionarios luciendo pequeñas modificaciones. Los motores 250, 280 y 300 se benefician de una nueva culata, que optimiza la refrigeración y facilita la sustitución del culatín por los disponibles en la gama de Accesorios Técnicos. La caja de cambios se ha revisado para mejorar su funcionamiento y fiabilidad.

De forma individual, las TXT Racing heredan ciertas soluciones de las GP, como la palanca de cambios más robusta y discos de freno Galfer Wave bajo normativa FIM. Las TXT GP (disponibles en cilindrada de 250 y 300) reciben unos bujes más ligeros, distinguiéndose de las Racing por la monta de codo de escape Akrapovic, horquilla Tech con tratamiento en Kashima y amortiguador Tech J13 regulable.

Inf.: gasgas.com



HUSQVARNA MX 2025

Husqvarna presenta su nueva gama de cross 2025 ampliada con dos nuevos modelos de 2 tiempos añadidos, la TC 150 y la TC 300, llegando así a tener 7 opciones diferentes a escoger desde 125 cc a 450 cc. Basada en la TC 125, la nueva TC 150 tiende un puente entre la TC 125 y la TC 250. Al ofrecer una mayor potencia máxima y un considerable aumento del par motor sobre la 125, la TC 150 es la moto para los pilotos que buscan diversión con motores 2T. Toda la saga adopta modificaciones en el apartado ciclo, no sólo con la actualización de ajustes en las suspensiones sino por la llegada de un chasis ligeramente modificado frente a la pieza anterior, con reducción de material en puntos concretos con el objetivo de reducir la rigidez del conjunto y mejorar el comportamiento en curva.

Inf.: husqvarna-motorcycles.com.

ESAGANO SERIES

HIGH
IMPRESSION



HIGHsider™

GERMAN ENGINEERING



DESCÚBRELO EN **myBihr.com**

Bihr

EQUIPAMIENTO

[OFF ROAD]



1.286
EUROS

GIVI OUTBACK EVO

La gama Outback EVO es la propuesta de la marca GIVI para los usuarios de motos trail que buscan incrementar la capacidad de carga de sus motos y transportar sus enseres bien resguardados y protegidos.

La colección incorpora unas nuevas maletas laterales con 33 litros de capacidad (431 €, cada maleta) que se puede complementar con el ya existente top case de 42 litros (424 €).

Los tres artículos están fabricados en aluminio de alta calidad y equipan sistema de fijación rápido Monokey y cierre de seguridad Security Lock.

La nueva Outback Evo conserva todas las características técnicas de los modelos anteriores, desde el sistema de rotación de la tapa (Detachable Lid System), reforzado en acero inoxidable, que hace posible detener la rotación de la tapa en el punto deseado y extraerla por completo, hasta el sistema con gancho (Hold it Active System), que permite inclinar la maleta sin tener que desengancharla del todo del soporte lateral, facilitando la apertura de la tapa en presencia de un baúl. También están disponibles en anodizado negro por 33 euros más, las maletas laterales, y 44 €, el baúl trasero.

Inf.: givi.es.



ACERBIS X-FLEX

El conjunto técnico X-FLEX Veras de Acerbis está diseñado bajo un vibrante gráfico sobre fondo blanco. Cómodos y ligeros, la camiseta (69,95 €) y el pantalón (189,95 €) están confeccionados en material elástico, con amplias zonas de malla que proporcionan ventilación y permiten un secado rápido. El ajuste de la camiseta es ceñido, pero gracias al material extremadamente elástico también puede llevarse cómodamente con protectores, mientras que los pantalones son transpirables, con acolchado en las rodillas y doble cierre de cintura con cinchas y velcro.

Inf.: acerbis.com.

260
EUROS



Scorpion VX-22 AIR

GASCO OFF ROAD

El VX-22 AIR es el nuevo buque insignia dentro de la gama de cascos off road de Scorpion. Incorpora la tecnología MIPS para amortiguar la energía de los movimientos de rotación de la cabeza, reduciendo así el riesgo de lesiones cerebrales. La calota externa está fabricada en material Ultra TCT, que consiste en la combinación de fibra de vidrio, fibras orgánicas y aramida para obtener una estructura resistente y ligera. Cómo no, el VX-22 mantiene el sistema Airfit para ajustar la presión de las carrilleras mediante su sistema neumático integrado. También repite la conocida visera Expon, de gran flexibilidad para evitar que el casco se enganche en una caída. Los acolchados emplean la tecnología Kwickwik II y III en diferentes zonas, y también el diseño Kwickfit para poder usar gafas graduadas. Además, estrenan sistema de extracción de emergencia para casos de caída. Pese al notable cambio de estilo frente al anterior VX-21, basta con ponernos el VX-22 para reconocer los buenos atributos habituales en

la marca Scorpion, como el excelente confort de los acolchados, tanto por formas, como por la densidad de la espuma y lo agradable de los tejidos, que se valoran especialmente en días de calor, y porque su buen tacto se mantiene muy bien con el tiempo.

La capacidad de aireación también es destacable, incluso más que el anterior modelo y pese al mayor tamaño de la mentonera, que deja buen espacio para respirar sin agobios, aunque también achica un poco el espacio para las gafas con protector nasal prominente. La versión 2024 del VX-22 estrena cinco decoraciones nuevas bajo dos gráficas inéditas, como la llamativa CX que veis en las fotos. Su peso [verificado en talla M] se sitúa en 1.390 gramos, e incluye funda de tela y extensor de visera desmontable.

Inf.: scorptionsports.eu.



RST

2024

COLECCIÓN

YA DISPONIBLE

#TRUSTISEVERYTHING
S-1 CHAQUETA Y PANTALONES DE
CUERO PERFORADO



ROAD

RST-MOTO.COM



DESCUBRE LA COLECCIÓN COMPLETA EN myBihr.com

FOX ADVENTURE RECON

A LO GRANDE

TRAS CINCO DÉCADAS VISTIENDO A LOS PILOTOS OFF ROAD CON ROPA DE CROSS/ENDURO FOX NO QUEDA AJENO A LA TENDENCIA DEL MERCADO DEL EQUIPAMIENTO Y LANZA SU PRIMERA GAMA DE INDUMENTARIA ADVENTURE QUE TAN DE MODA ESTA AHORA MISMO. EL ZORRO SE LANZA A LA AVENTURA.

TEXTO: SANTI AYALA. FOTOS: ALEX CUBINO.



A todas estas demandas responde con su gama Adventure que se articula sobre una propuesta de tres colecciones diferentes Ranger, Defend y Recon.

Tres niveles diferenciados, siempre con el objetivo de proporcionar todo lo que necesita el piloto según el uso principal al que le vaya a dar a su moto, más de campo o de carretera, o al revés, con más o menos dotación y, por supuesto, con diferentes rangos de precio. Con máxima calidad, equipos bien testados, en cada puntada, cada bolsillo... Y con el uso de materiales en tejidos de última tecnología, primando un enfoque minimalista para el diseño de productos, con una

misión clara de dar todo lo que se necesita para la aventura.

La gama Recon Gore-Tex ADV es la más ligera de las tres propuestas, para pilotos más off road, puristas de la aventura, y lo que no necesitan muchos extras. Aquellos que piensan que lo puro se encuentra con lo técnico. Ropa disponible en color negro y marrón caqui. Los modelos Defender Gore-Tex ADV son más funcionales, con más número de bolsillos, y ocupa el punto medio. Incorpora más protecciones y abordan a iguales el buen uso en tierra como en asfalto. Colores naranja y negro son los que se pueden adquirir. La colección Ranger Gore-Tex ADV tiene un máximo equipamiento, la mayor cantidad de

capas para decidir el nivel de protección, al frío y a la lluvia que se quiere, pero siempre buscando ligereza. Por eso Fox usa materiales como SuperFabric conocido por su excelente resistencia a la abrasión y al corte, transpirabilidad y resistencia a las manchas. Material SuperFabric extremadamente liviano y al mismo tiempo proporciona excepcionales niveles de rendimiento y resistencia. Lo mismo que Gore Tex con su capacidad de impermeabilidad y, a la vez, transpirabilidad, o el material D3O para las piezas de protección en hombros, rodillas, espalda... Nuestra prueba la hemos hecho con un equipo Recon con el que, hay que reconocer, al tenerlo en la mano, ya desprende ese

El ajuste a la muñeca en los puños se realiza con velcro.



Dispone de un práctico pequeño bolsillo para tarjetas o pequeños objetos similares.



En las axilas hay aperturas de ventilación de gran superficie.

La gama Recon tiene muchos bolsillos. Además de en color caqui, lo hay en negro.



El material SuperFabric utiliza un revestimiento cerámico antiabrasión.



El material transpirable Gore-Tex de 3 capas garantiza mantener el cuerpo seco.



Material Superfabric altamente duradero en zonas clave de abrasión.



Pantalón con bolsillos de buena carga. Cremalleras de óptimo funcionamiento.



La construcción adherida sin revestimiento reduce el peso y el volumen.



Ajuste con velcros en la pantorrilla para fijarlo bien al contorno de las botas.



Material totalmente elástico para mayor movilidad y un ajuste más personalizado.

aura especial que tienen los productos Fox de diseño, calidad...

LIGEREZA Y EFECTIVIDAD

Diseño minimalista, máxima movilidad, y máxima transpirabilidad. Fabricada en Gore-Tex elástico con costuras selladas y SuperFabric para una alta resistencia a la abrasión, ofrece un ajuste impermeable y aerodinámico para mayor protección, todo sin sacrificar peso o libertad de movimientos. Además, hay unión universal de chaqueta a pantalón válida entre todos los modelos Fox ADV. Al ponerme la ropa Recon destaca su bajo peso. Fox dice que hay una reducción de peso significativa respecto a

las ofertas de la competencia entre un 30 y un 85 % más ligero que otras. Se agradece en uso off road el bajo peso pero además, sintiendo que estamos protegidos, también en carretera. La prenda ajusta bien al cuerpo, las cremalleras son sensacionales en su deslizamiento, incluso con suciedad acumulada sobre ella, y todos los ajustes posibles dejan perfectamente colocado cada elemento (puños, cuello, pecho...). Me encanta la posibilidad de ventilación que ofrece y, además, que se percibe esa entrada de aire multirregulable, tanto en las axilas como en el pecho y la espalda, regulables en su apertura por medio de la cremallera que tiene.

Lo que menos me gusta, quizás, es el tacto del tejido, un poco rígido, que se amolda poco, acartonado, aunque, a cambio, se nota mucha resistencia y alta protección a rasgarse con arañazos. Muchos lugares donde llevar cosas, aunque quisiera el típico bolsillo grande en la espalda donde llevar unos guantes extra, por ejemplo. Lo que más me gusta es la sensación de protección, con ligereza y óptima movilidad. Y la percepción de calidad de un producto premium que, como tal, se paga a precio Fox. La chaqueta cuesta 999 euros y el pantalón 950 euros. Cifra impactante a la que los clientes de la marca ya están acostumbrados. **M**



BETA RX 450

DEBUTANTE

LA MARCA BETA SE ACABA DE INCORPORAR A LA DISCIPLINA DEL MOTOCROSS TENIENDO EN LA RX 450 SU BUQUE INSIGNIA. LA ESCULTURAL MOTO ITALIANA NOS DEMUESTRA QUE, BAJO SU EXOTISMO ESTÉTICO, TAMBIÉN ESCONDE UNAS BUENAS APTITUDES DINÁMICAS.

TEXTO: ABELENDA. FOTOS: CUBINO. COLABORA: JONATHAN BARRAGÁN.

La marca Beta fue fundada en Florencia por Giuseppe Bianchi en 1905, aunque centrándose inicialmente en la fabricación de bicicletas. No sería hasta 1948 cuando empezó la producción de motos, primero con modelos de carretera hasta que en 1967 llegaría la XC 100, una de esas scrambler con las que se empezó a hacer motocross.

Beta seguiría aplicándose en las motos para los circuitos de saltos en los '70, con las CR de dos tiempos que estaban disponibles en cilindradas de 125, 250 y 500; y que ya entonces destacaban por su característico color rojo y una carrocería ciertamente estilizada para su época.

En 1983, las CR desaparecerían de la gama de Beta, que inmediatamente se centró en la producción de motos de trial, una disciplina en la que se ha convertido en una de las grandes referencias.

Con la llegada del siglo XXI, Beta daría el salto al enduro, primero con motores KTM sobre sus bastidores propios, hasta que en 2010 los italianos estrenaron una línea completa de mecánicas propias de 2T y 4T. Las RR han reportado cerca de una veintena de títulos en EnduroGP gracias a figuras como Steve Holcombe y Brad Freeman.

En 2021, Beta decidía volver al motocross con una moto que empezó a desarrollarse

en el Mundial de MXGP. Las RX ven ahora la luz en 2024, con un modelo 2T de 300 cc y otro de 4T de 450, con el que también han debutado este año en el AMA Supercross. La penetración en el mercado americano es precisamente una de las motivaciones de Beta para adentrarse en el motocross.

TRANSFORMACIÓN

Lo primero es aclarar que, si bien se partió lógicamente de la estructura de la RR de enduro y se mantienen ciertos elementos como la carrocería, los frenos Nissin y los mandos, el desarrollo natural ha llevado a que tener que diseñar de forma específica ciertos componentes esenciales como el chasis y el motor.

El bastidor mantiene la estructura de simple cuna desdoblada y su confección en acero, aunque el principal trabajo ha sido

**EN 2021, BETA EMPEZÓ A
DESARROLLAR SU RX 450
EN EL MUNDIAL DE MXGP**

La RX 450 hereda las suspensiones KYB de las RR Racing, aunque con muelles y settings específicos para motocross. Incluso, la horquilla es 10 mm más larga.

Si buscáis una 450 que destaque por su estabilidad en recta la RX será un opción a considerar. Es una de las más aplomadas y confiables de su clase. También destaca por su considerable altura de asiento (945 mm).

La Beta es una moto que entra por los ojos, no sólo por la alegre decoración y las estilizadas formas de los plásticos, sino los múltiples detalles anodizados como los tapones del motor y el basculante.

Pese a una respuesta dinámica progresiva, en el banco de potencia, la RX ha sorprendido con unos 58 CV que la equiparan a cualquiera de sus rivales.



La RX 450 incorpora un mando en el protector del manillar para cambiar los mapas del motor (dos disponibles) y activar o desconectar el control de tracción. El sistema de escape está diseñado por Beta y fabricado por HGS.

reforzar notablemente la estructura y hacerla más rígida. También se ha incrementado la robustez del basculante y se ha apostado por un subchasis en aluminio en lugar de la estructura plástica de las enduro.

Las suspensiones emplean material Kayaba similar al de las RR, aunque con la lógica adaptación al cross con diferentes muelles, settings hidráulicos, horquilla con 10 mm más de recorrido y amortiguador con bieletas de diferente relación.

La planta motriz también ha partido de las Beta de enduro, aunque con cambios sustanciales como el ajuste de la distribución, el embrague reforzado y la caja de cambios con cinco marchas -seis-, en las RR-. El grupo térmico también cambia por completo para conseguir una cilindrada total de 449,3 cc.

También se ha trabajado en el cigüeñal, la biela y el encendido para conseguir unas subidas de vueltas más aceleradas y mayor

Técnica

Precio: 11.372 €; **Motor:** 4T, Un cil., refrigeración líquida; **Diámetro x carrera:** 97 x 60,9 mm; **Cilindrada:** 449,30 cc; **Compresión:** 13,4:1x; **Potencia máx. verificada:** 58 CV a 9.995 rpm; **Transmisión sec.:** Cadena; **Cambio:** 5 relaciones; **Chasis:** Simple cuna desdoblado en acero; **Suspensión del/tras.:** Horquilla invertida Kayaba de 48 mm/Monoamortiguador Kayaba; **Freno del./tras.:** Un disco de 260 mm. Pinza Nissin de dos pistones/ Disco de 220 mm. Pinza Nissin de un pistón; **Ruedas:** 80/100-21" / 110/90-19"; **Capacidad depósito:** 6,8 litros; **Distancia entre ejes:** 1.485 mm; **Altura asiento:** 945 mm; **Peso verificado [vacío/lleño]:** 109 kg /114 kg.

régimen de giro, además de haberse instalado un cuerpo de inyección de 46 mm de diámetro y un escape HGS.

La RX se postula como una moto de cross de acabado premium, como se aprecia en la presencia de componentes de primera, como las llantas Excel anodizadas, las estriberas mecanizadas, tapones de motor anodizados o la corona trasera en aluminio y acero. Algo, que también se refleja en su precio, con una tarifa oficial de 11.372 euros que se sitúa por encima de las 450 japonesas pero por debajo de las austriacas.

MOTO DI GARA

La Beta destila un aura de "moto di gara" -moto de carreras- patente en su elaborada decoración. La italiana es desde luego una moto bonita y atractiva donde las haya, teniendo en su estética parte de su valor diferencial para seducir a esos usuarios



que busquen distinguirse con una montura única y exótica.

La oportunidad de testar la 450 italiana ha sido gracias a la unidad de pruebas gestionada por Racing Moto Sur, el concesionario de Beta situado en Leganés (Madrid) de la emblemática familia Barragán Nevado, que además de cedernos la RX también nos ha “prestado” el talento del gran Jonathan “JB7” que, como podéis comprobar por las fotos, no ha perdido ni un ápice de su inconfundible pilotaje.

La Beta también demuestra buenos argumentos para convencer a los usuarios y proponer algo diferente a la competencia. Y es cierto que lo consigue, especialmente por la respuesta del motor que se desmarca del talante demoledor de muchas 450 actuales. La planta motriz propone una singular mezcla que recuerda un poco a las 450 de antes, por su vigorosa entrega en bajos y especialmente en medios, a la que sigue una

EL MOTOR DE LA BETA OFRECE EN MARCHA UN TALANTE PROGRESIVO Y FÁCIL DE APROVECHAR

estirada más que llena pero no tan agresiva como las 450 más demoledoras.

Ante estas sensaciones dinámicas, os podéis imaginar nuestra sorpresa al comprobar que la Beta rinde nada menos que 58 CV en nuestro banco de potencia, por lo que sitúa a la altura de los modelos más poderosos de su clase. Eso sí, el banco también revela

un curva de par más plana y unos desarrollos algo largos que explican en gran medida la suave entrega de la italiana.

El apartado ciclo de la RX 450 también ofrece un nivel general excelente que permite equiparar sin complejos a la italiana con cualquiera de sus rivales.

El chasis propone una alta sensación de rigidez que se traduce en un comportamiento muy estable y siempre confiable, aunque con la pega de un peso general algo elevado (109 kg en vacío) que sí resta un poco de agilidad.

Las suspensiones Kayaba hacen honor a su buena fama y sobre la italiana responden con un equilibrio ejemplar, ante un buen tacto inicial y un endurecimiento paulatino.

Los frenos Nissin se caracterizan por un tacto especialmente directo, mientras que el puesto de mandos es otro de puntos fuertes de la RX por la acertada configuración y la gran calidad de todos los elementos. **M**

NUEVO REGLAMENTO 2027

REGRESO AL FUTURO

EL CAMPEONATO VOLVERÁ A VIVIR UNA REDUCCIÓN DE CILINDRADA A 850 CC, COMO EN SU DÍA SUCEDIÓ CON LAS CRITICADÍSIMAS 'OCHOCIENTOS' QUE APENAS DURARON UN LUSTRO. PERO EN ESTA OCASIÓN EL CAMBIO VENDRÁ ACOMPAÑADO POR OTROS ELEMENTOS CON EL OBJETIVO DE HACERLO MÁS SEGURO, MÁS SOSTENIBLE Y AÚN MÁS ESPECTACULAR.

TEXTO: CHECHU LÁZARO

FOTOS: GOLD&GOOSE

El Mundial de MotoGP ha hecho oficial el nuevo reglamento técnico que entrará en vigor en la temporada 2027 y que supone un nuevo cambio de paradigma tras tres lustros de cierta estabilidad en lo que hace referencia a los motores. Y es que, la novedad principal es la reducción de la cilindrada de los actuales 1.000 cc a 850 cc; aunque no es la única, ya que está prevista una contención de la aerodinámica y la eliminación de los controvertidos dispositivos que modifican la altura de la moto.

Tras meses de negociaciones, la fumata blanca llegó durante el fin de semana de carreras en Jerez, el pasado 26 de abril. En el circuito gaditano se reunió la Comisión de Grandes Premios, presidida por Carmelo Ezpeleta (Dorna) y compuesta por Paul Duparc (FIM), Hervé Poncharal (IRTA) y Biense Bierma (MSMA); y en presencia de Carlos Ezpeleta (Dorna), Mike Webb (IRTA) como secretario de la reunión, Corrado Cecchinelli (director de Tecnología), Jorge Viegas (presidente de la FIM), Paul King (director FIM CCR) y Dominique Hebrard (director técnico FIM CTI). Esas diez personas se encargaron de ratificar el nuevo reglamento técnico que se introducirá una vez concluya el actual lustro 2022-2026.

Desde que se puso en marcha la categoría de MotoGP en sustitución de la vieja cilindrada de 500 cc en 2002, la clase reina se gestiona en periodos de cinco años, asegurando de esta forma una cierta estabilidad reglamentaria en el medio plazo. Los tres primeros ciclos arrancaron con una renovación total en lo mecánico, que obligaba a las marcas a empezar de cero. En los albores de MotoGP, se ideó la clase reina con mecánicas de 4 tiempos y 990 cc, pero con una libertad casi total a la hora de elegir el tipo de propulsor. Esto reversionó en una efervescencia tecnológica donde cada marca eligió su propio camino y llegaron a coincidir motores de tres, cuatro y cinco cilindros, con diferentes configuraciones en línea o en V.

En 2007 se aprobó la reducción de la cilindrada a 800 cc, con la justificación de disminuir las prestaciones, pero, aunque las velocidades máximas mengua-







ron, los tiempos por vuelta no disminuyeron, ya que aquellas ligeras y sofisticadas MotoGP tenían un mayor paso por curva. Sin embargo, aquellas 'ochocientos' apenas duraron un quinquenio. Las parrillas se vaciaron, las carreras fueron más aburridas y no gustaron a casi nadie. Valentino Rossi llegó a decir en su día que fueron "el error más grande" que había cometido MotoGP.

Desde 2012 se estableció la cilindrada de 1.000 cc, lo que supuso el germen del actual campeonato que estamos disfrutando. Y es que no sólo se aumentó la cilindrada, también se reguló el número de cilindros (4) y el diámetro máximo del pistón (81 mm). Eran los primeros pasos hacia la uniformidad que se fue imponiendo en estos años y que llegó a su culmen con la imposición de una electrónica común. La idea era atraer fabricantes, potenciar la igualdad entre las distintas MotoGP, y también entre los equipos oficiales y privados. Y es algo que se ha conseguido con creces en estos tres lustros que va a durar (termina en 2026) esta era de las 'mil'.

Pero en este periodo de estabilidad mecánica donde la base del motor no se ha to-

cado, se ha producido una explosión de un área técnica que había permanecido hibernando casi medio siglo. La proliferación de alerones y demás apéndices aerodinámicos en los últimos años ha sido brutal, creando unas motos mucho más rápidas, efectivas y perfectas. Esto unido a los diferentes dispositivos que modifican la altura de las motos para buscar tracción en las aceleraciones ha provocado que en casi todos los circuitos que se corre se batan los records absolutos de la pista... ¡los viernes! Las MotoGP cada vez corren más y los circuitos son los mismos, así que urgía poner freno de alguna forma a esta escalada de prestaciones y es lo que se buscará con el nuevo reglamento que se instaurará en 2027.

LAS NUEVAS 'OCHOCINCuenta'

La era que arranca en 2027 se conocerá por la nueva cilindrada de las MotoGP, pero hay mucho más que esa reducción a 850 cc, y es que también se reducirá el diámetro máximo del cilindro de 81 mm a 75 mm. Los motores seguirán siendo únicamente de 4 tiempos, con 4 cilindros y el número

de unidades disponibles para uso de cada piloto se reducirá de 7 a 6 motores por temporada, aunque si el calendario tiene más de 20 GG.PP se permitirán 7.

La capacidad del depósito se reducirá a 20 litros para las carreras (22 en la actualidad) y un máximo de 11 litros para los sprint (12). Y algo que ya se conocía es que a partir de ese año el combustible deberá ser 100 % sostenible, o lo que es lo mismo, que su origen no sea refinado de petróleo. Lógicamente, también se reduce el peso mínimo de una MotoGP en 4 kilos, estableciéndose el límite en 153 kg.

La contención aerodinámica se produce con la reducción en la propia superficie de los carenados. Así, el ancho máximo permitido de los alerones en la parte frontal se estrechará en 50 mm (de 600 mm a 550 mm), y la extensión del morro del carenado delantero se moverá 50 milímetros hacia atrás. También la altura máxima de la parte trasera pasa de 1.250 mm a 1.150 mm y los diferentes apéndices aerodinámicos que se sitúan por detrás del piloto pasarán a formar parte del 'Aero Body', lo que supone que solo



¡Adiós a los dispositivos de altura en 2027, incluso para las salidas. MotoGP ha hecho un guiño a BMW para que se anime a entrar en 2027. Los depósitos tendrán menos gasolina.



se podrá efectuar una actualización por temporada en esa parte del colín.

Quizás la que ha sido la última gran innovación tecnológica en la categoría, los dispositivos que modifican la altura dinámica de las MotoGP, quedarán prohibidos a partir de 2027. Y esto afecta tanto a los conocidos como 'ride-height', que se utiliza en las aceleraciones tras las curvas; como al 'holeshot', que únicamente se acciona en las salidas de las carreras y se desactiva en la primera frenada. Con ello se quiere potenciar la habilidad propia de cada piloto y que sea menos dependiente de la máquina y más de su propio puño de gas.

Lo que se va a mantener es el sistema de concesiones que se había estrenado en este 2024, con los fabricantes en diferentes rangos A, B, C y D, en función de la clasificación en el Mundial de Constructores. Pero, como es lógico al tratarse de nuevas monturas, se hace borrón y cuenta nueva con los resultados de los años anteriores y todas las marcas partirán desde el rango B. Habrá una evaluación con los resultados de mitad de temporada, por si una marca da

en el clavo de inicio y ventaja demasiado a la competencia. Además, aparece reflejado en el reglamento que los fabricantes que no hayan participado en la temporada 2026 comenzarán desde el rango D, es decir, el que más ayudas comprende. Y esto es un guiño muy claro a un fabricante que actualmente no participa en MotoGP, pero que se ha mostrado muy interesado en este reglamento, como BMW.

Por último, y no se trata de una novedad menor por lo que pueda afectar al rendimiento deportivo en cada Gran Premio.

**EN 2027 TODOS
LOS FABRICANTES
PARTIRÁN DEL
RANGO B, SALVO
LOS NUEVOS**

Los datos GPS de todos los pilotos estarán disponibles para todos los equipos después de cada sesión, ofreciendo una información muy valiosa a la hora de poner a punto las motos dentro del box. Y, como indica el propio campeonato también aumentará el nivel de información disponible para los aficionados.

DOS LÍNEAS DE TRABAJO

Una vez hecho público el reglamento que se empezará a aplicar en 2027, las cinco fábricas implicadas en el Mundial (y quizás también BMW) empiezan a elaborar desde ya los bocetos de esas nuevas MotoGP de 850 cc, lo que supone abrir dos vías de trabajo en paralelo. La del campeonato en curso, más los próximos dos años; y la de los prototipos que los sustituirán en 2027. Para conocer un poco más cómo es este proceso, charlamos con una voz siempre autorizada en el paddock como es Juan Martínez. El máximo responsable de AndreaniMHS, actual colaborador de DAZN y de Moto Verde, y que en su día fue jefe de equipo de Sete Gibernau en Honda o de Nicky Hayden



en Ducati, entre otros. “Echo en falta una normativa más abierta en lo técnico, que permita hacer volar la imaginación de las fábricas a la hora de hacer sus nuevos motores. Las limitaciones no son buenas para nadie y estaría bien que el que tenga más ingenio, pueda sacar ventaja. Todo lo que sea innovación a nivel deportivo y técnico debería estar bien visto”.

Él vivió desde dentro tanto el cambio de las 500 cc a las MotoGP, como la llegada de las MotoGP de 800 cc y nos da su punto de vista sobre cómo se gestionará e las fábricas. “Más que líneas de trabajo independientes, el proceso de crear una MotoGP de cero se divide en fases. El elemento más importante en el desarrollo de una moto es el motor. La adaptación que luego haces del chasis y demás componentes lo haces en base a ello. Así que supongo que las fábricas van a trabajar en paralelo con la creación del nuevo motor, por un lado, pero continuando con el desarrollo de toda la parte ciclística y aerodinámica de la Moto-

GP que tengan en la actualidad. Porque eso es algo que después se puede extrapolar al nuevo proyecto. De hecho, lo primero que se hará cuando se tenga el nuevo motor listo es ponerlo en la moto que esté corriendo en ese momento a ver qué sucede”.

Reconoce que, en su día, la reducción de la cilindrada no fue bien visto por el paddock en general. Aunque lo que se buscaba entonces, reducir la velocidad, es lo mismo que se busca ahora. “Recuerdo

como en 2007, las diferencias de inicio fueron abismales. En la primera carrera de Qatar había casi 20 km/h entre la Ducati de Stoner y la Yamaha de Rossi. Ahí sí que será muy importante cómo van a interpretar el reglamento cada una de las marcas, y si alguna de ellas erra en el punto de partida de un proyecto, puede partir con una gran desventaja”. En cualquier caso, con muchos de los elementos de la moto regulados actualmente, no parece factible que se dé una situación como la ocurrió en el primer año de las 990 cc con Honda o de las 800 cc con Ducati; y que haya una MotoGP tan dominadora.

Si a la reducción de cilindrada le sumamos el depósito con menos litros de gasolina (una manera sencilla, de paso, para limitar las prestaciones), el posible impacto que pueda tener el tema de los combustibles sostenibles, y que todavía es una incógnita. Además de la limitación de la aerodinámica y la eliminación de los dispositivos de altura, es evidente que las velocidades máximas

**SE HAN ACOGIDO
POSITIVAMENTE
LOS CAMBIOS,
SALVO BAJAR
A 850 CC**

Acogida positiva

En líneas generales, los pilotos de la clase reina valoraron positivamente el nuevo reglamento, especialmente en lo que se refiere a limitación del desarrollo aerodinámico y los diferentes dispositivos de altura. "Parece que se apuesta más por el espectáculo, con más restricciones a nivel técnico. Para nosotros es positivo porque si tienes menos elementos técnicos en la moto, es el piloto el que puede marcar más la diferencia. Me gusta", respondía Marc Márquez en la rueda de prensa del GP de Francia, pocos días después de hacerse público el reglamento. A su lado el campeón Bagnaia refrendaba el mismo: "Si queremos librar más peleas, lo único que podemos quitar es la aerodinámica", pero no entendía la reducción de la cilindrada. "Me resulta extraño, es que estamos en la cúspide del desarrollo tecnológico de las motos, los prototipos tienen que ser los más fuertes del mundo y apostamos por reducir la potencia".

El piloto más veterano de la parrilla, Aleix Espargaró, se explayaba sobre el tema: "A la gente le da igual que rodeemos en 1:31 o en 1:46. Lo que mola es que las carreras sean divertidas, que haya alternativas y competitividad. Los dispositivos hacen que las motos

no fallen en la salida de las curvas, con lo que es muy difícil hacer un cambio de línea para adelantar a un piloto. Como también la aerodinámica. Muchos pilotos no son conscientes porque han crecido con alerones, pero yo he conducido en MotoGP sin alas y era una locura. Hasta tercera o cuarta marcha no eras capaz de acelerar al cien por cien. Ahora abres el cien por cien del gas en primera".

"Me parece un acierto por las dos vertientes. La primera, la seguridad. Hay que recordar que las Moto3 están rodando en los tiempos de las 500 cc,

pero los circuitos son los mismos en los que rodaban Doohan y Crivi. Eso significa que se han quedado pequeños y que no se pueden modificar, así que hay que bajar el desarrollo. Los ingenieros son cada vez más listos, tienen más medios y las motos cada vez van mejor y corren más. Y a nivel de espectáculo, porque esto es un 'show', creo que es un acierto menos carga aerodinámica y sin los dispositivos. Eso significa que las motos serán más complicadas de conducir y que habrá más oportunidades para adelantar. Acierto total".



Juan Martínez vivió en primera persona la transformación de la clase reina, desde las 500 a las diferentes generaciones de MotoGP.



disminuirán y esto se traducirá en carreras más seguras, menos contaminantes, pero ¿más espectaculares?

"¿Cómo se puede favorecer más el espectáculo en un campeonato que está siendo tremendamente competitivo y donde las distancias entre primero y segundo en cada carrera están por debajo del segundo? Lo que ha empujado a todos los actores a ponerse de acuerdo con el nuevo reglamento ha sido la seguridad y yo creo que se ha elegido el camino correcto. Las motos han cambiado mucho, junto con unos neumáticos que también son mejores. Se alcanzan velocidades punta superiores y también se ha ganado paso por curva, con lo cual había que replantearse, o modificar las infraestructuras en los circuitos, algo tremendamente complejo, o bajar un poco las prestaciones de la moto. Muchas veces el desconocimiento nos lleva a decir que la vida anterior siempre fue mejor y lo único que era mejor es que todos éramos más jóvenes". **M**

«Tengo más trabajo que talento»

Pedro Acosta

PILOTO DEL RED BULL GASGAS TECH3

Su llegada a la clase reina ha sido fulgurante, como toda su trayectoria desde que puso un pie en el Mundial. El 'Tiburón de Mazarrón' está dispuesto a alterar el statu quo de un campeonato tiranizado por Ducati en los últimos años y a marcar la próxima década en MotoGP.

CHECHU LÁZARO / FOTOS GOLD&GOOSE

A estas alturas de película, sobran las presentaciones para hablar de Pedro Acosta [25/05/2004, Murcia]. Pero quizás pocos conozcan el lema que lleva en la parte trasera de su casco: "Shoottothemoon. Evenifyoufail, youwilllandbetweenthestars" [Dispara a la Luna. Aunque falles, aterrizarás entre las estrellas].

¿Qué significa esa frase para ti?

A ver, eso no es mío, que conste. Viene de un culturista muy famoso. Lo que significa es que, si tú disparas a una diana, que está ahí al lado, es muy fácil darle, pero la bala se va a quedar ahí cerca. Mientras que, si disparas a la Luna, aunque no le des, siempre va a llegar más lejos. Creo que, más que un lema, es un estilo de vida. Vamos con todo y si luego no nos da, ya nos buscamos la vida. Pero lo importante es ir con todo, si no, no vamos.

¿Y eres capaz de contagiar esa actitud a tu entorno?

La suerte no viene, la suerte te la buscas. Yo hago todo esto por pasión, pero yo voy todos los días a buscar suerte a un circuito. Creo que lo que más miedo da en la vida, aunque suene muy mal, es un tonto motivado. Yo puedo llegar a ser muy tonto y motivación no me falta. Entonces, intento que mi círculo esté igual de motivado que yo. Y en la actualidad, ver la

gente que me ha puesto Pierer Mobility alrededor, empujando en la misma dirección que yo, es lo que me mantiene motivado.

¿Cuánto talento innato tiene Pedro Acosta?

Pedro Acosta tiene mucho más trabajo en la espalda que talento innato. Creo que hay poca gente que eche tantas horas como yo y que mantenga tanto contacto con la fábrica como yo. Yo fui el primero que le dije a KTM, 'decidme qué necesito para ir rápido que yo me busco la vida, pero yo necesito que me ayudéis'. Lo que me dediqué desde noviembre fue a que me dijeran qué necesitaba mejorar para ir rápido en un MotoGP. Y yo iba cada día al circuito a centrarme a ser más rápido en una MotoGP. No a ser más rápido en moto, a ser más rápido en una MotoGP. Y me centré todo el invierno en eso.

¿Dónde está ahora tu curva de aprendizaje con la MotoGP?

Estamos en un 30 % ahora mismo. Queda mucho. Tenemos que cometer errores como los que cometimos en Le Mans, tenemos que hacer buenas carreras como hicimos al principio, tenemos que pasar un poco por todos los baches de la vida en un piloto de MotoGP. Ahora mismo estamos en un punto que sabemos más o menos

claro dónde mejorar y sobre todo la fábrica está haciendo mucho input en mejorarlo.

¿Qué es lo que más echas en falta ahora de tu pilotaje?

Me gustaría ser un poco más explosivo los sábados. Lo estamos mejorando, porque en Moto2 ya me costaba mucho, pero necesito ser un poco más explosivo en las qualys para estar en las dos primeras líneas y en las salidas, que todavía me falta un poco. Lo que noto es que cada vez me cuestan menos las cosas y me salen más naturales. En la primera carrera de Qatar no pude ni ver la pizarra y poquito a poco estamos normalizando todas estas cosas.

¿Qué ha aportado Pedro Acosta a MotoGP?

Creo que hemos traído lo que quizás le faltaba un poco al campeonato, los adelantamientos y las batallas. Ahora todo el mundo adelanta. Y no digo que lo haya traído yo, pero en mi caso ha sido por pura necesidad porque salía mal y necesitaba remontar de alguna manera. Y es algo que, por lo que sea, con la MotoGP no me cuesta mucho. Igual que con la Moto2 me costaba coger el ritmo los domingos y adelantar, en MotoGP me sale más fácil. Y creo que hemos traído eso a MotoGP, otra alternativa.

Tienes hasta la carrera de Sachsenring para batir el récord de la victoria más joven en MotoGP.

Quedan tres, ¿no? Bueno, ya veremos. En Le Mans fue la primera vez que fuimos constantemente competitivos y estaba realmente para ganar, pero cada carrera empezamos de cero y a ver si podemos sacar la cabecita.

Por el campeonato no te pregunto...

Ahora mismo no pienso en el campeonato. Carrera a carrera.



”

VAMOS CON TODO. SI LUEGO NO NOS DA, NOS BUSCAMOS LA VIDA



LOS NEUMÁTICOS DE MOTOGP

HABAS CONTADAS

MICHELIN APARCA LOS NEUMÁTICOS RECALENTADOS PARA EVITAR POLÉMICAS Y OFRECERÁ SIEMPRE NEUMÁTICOS NUEVOS A ESTRENAR. ESO SÍ, TODO TIENE UN COSTE: QUIEN SUPERE UN TOPE DE NEUMÁTICOS DEVUELTOS SIN UTILIZAR DEBERÁ PAGAR POR ESAS GOMAS DE MÁS.

TEXTO: JUAN PEDRO DE LA TORRE. FOTOS: GOLD&GOOSE.
COLABORAN: CHECHU LÁZARO / PEPE BURGALETA

El año pasado arreciaron las críticas sobre Michelin a raíz de los problemas sufridos por Jorge Martín en la carrera de Phillip Island, en la que el madrileño dominó desde la primera vuelta hasta unas curvas antes del final, cuando su neumático trasero desfalleció por completo, perdiendo nada menos que cuatro posiciones en el último giro de la carrera, para terminar quinto. Se habló de un neumático defectuoso, que se envió a los laboratorios de Michelin para su análisis, y el fabricante francés concluyó que no había ningún tipo de fallo en esa goma, una conclusión con la que, lógicamente, el piloto y su equipo no estaban de acuerdo.

Al parecer, el problema tuvo que ver con el habitual uso de los neumáticos que se hacía entonces. Durante las sesiones y las carreras, hay juegos de neumáticos en los calentadores, listos para usarlos en cualquier momento. Sin embargo, hay neumáticos que no se llegan a utilizar, que se recalientan varias veces en diferentes sesiones, y que una vez terminado el Gran Premio se devuelven al proveedor. Este neumático recalentado, vuelve a ofrecerse al piloto en alguna otra carrera en las que se emplee ese mismo tipo de goma, y cuando se hace, se advierte de que se está entregando un neumático recalentado.

Esas repetidas cargas de calor podrían llegar a dañar al compuesto en determinadas condiciones, y ahí es cuando pueden aparecer los problemas. No es nada nuevo, es algo que ya ha pasado en ocasiones, a muchos pilotos, pero seguramente el problema sufrido por Martín en Phillip Island era la primera ocasión que se producía una incidencia de este tipo en un contendiente directo al título y en uno de los momentos cruciales de la temporada. Pero tampoco podemos cargar las tintas en Michelin, porque los 14 puntos perdidos por el madrileño en Australia no fueron determinantes en la resolución del título. Quizás pesaron más los 25 perdidos en Indonesia cuando se cayó siendo líder del Mundial y mandaba la carrera. Pero esa es otra historia.

En cualquier caso, para mantener la neutralidad de los neumáticos como elemento, se decidió cambiar el sistema de devolución de cara a esta temporada. Ahora, según nos contó Piero Taramasso, responsable

de comunicación de Michelin en MotoGP, siempre se van a dar neumáticos nuevos, sin recalentar, hasta un cupo máximo de 40 por temporada y piloto, y a partir del neumático 41º, el equipo tendrá que pagar por esos neumáticos extra.

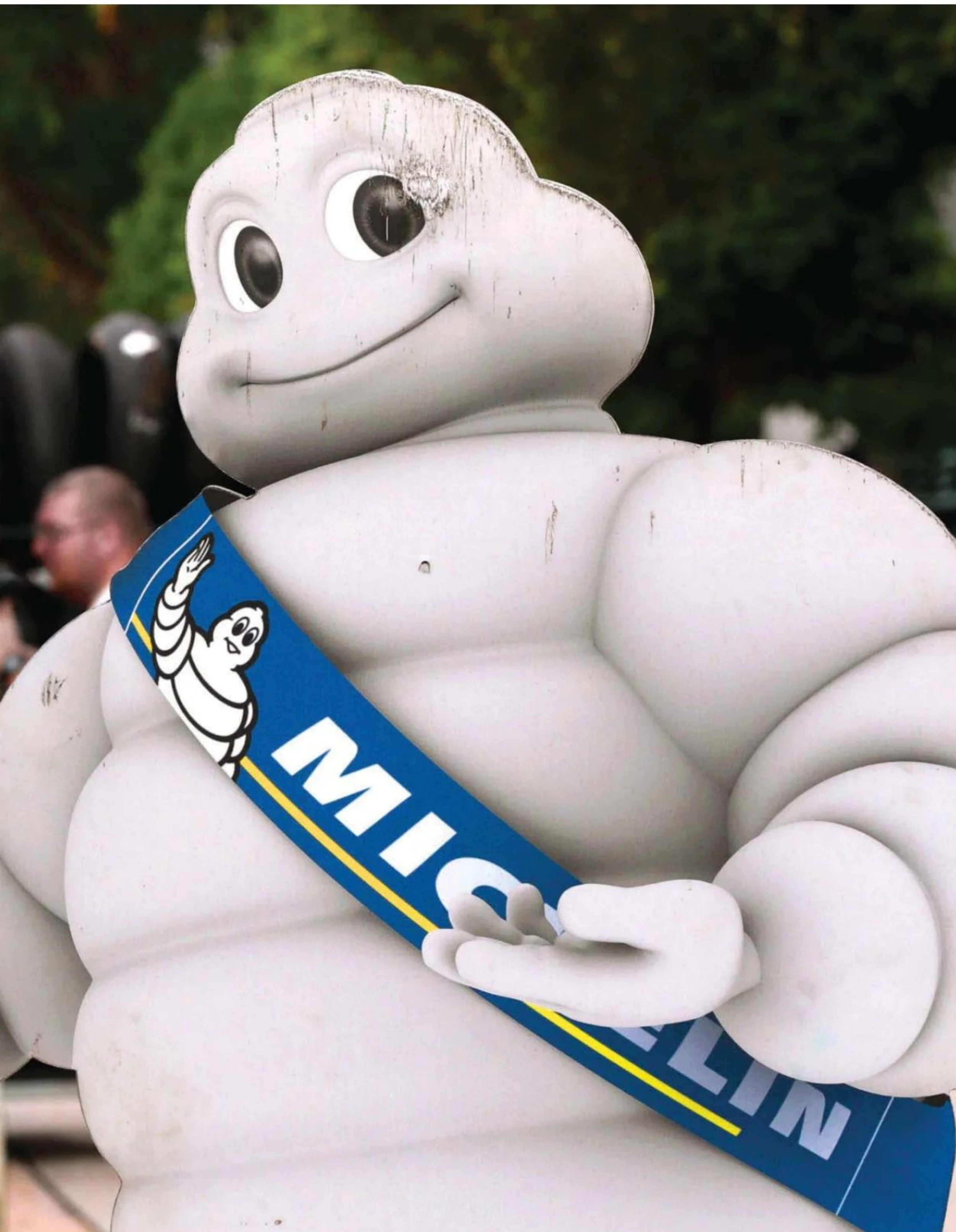
“El proceso de reparto de neumáticos es el mismo de siempre –nos comentó Taramasso en Jerez–, se crean lotes de neumáticos, y se sortean por el director técnico de IRTA: tienes 15 delanteros y 12 traseros, y se pueden utilizar 10 delanteros y 12 traseros. Y se puede devolver cualquiera de ellos. La diferencia es que ahora se pueden devolver sin cargo hasta 40 neumáticos traseros, cuyo coste es a cargo de Michelin. Si a final de temporada has devuelto más de 40, los que sean, 45, 50, nosotros vamos a facturar al equipo los neumáticos de más”.

El coste estimado de cada neumático es de 1.000 euros, con lo que no es un gasto desdénable. Lógicamente, este coste extra en el que se puede incurrir preocupa especialmente a los equipos satélite, cuya economía no es tan fuerte como la de las escuderías de fábrica, y tienen que medir cuidadosamente cualquier gasto extraordinario. Y según Taramasso, el año pasado había una diferencia grande entre equipos, con algunos devolviendo notablemente más neumáticos que otros.

“El año pasado hubo mucha diferencia. Pero no entre un equipo de fábrica y otro equipo... La diferencia estaba entre un equipo que trabaja bien y otro equipo que trabaja muy mal. Y, por ejemplo, el año pasado, del equipo que devuelve menos al que lo hace mal, más que el doble”, dice Taramasso. La implantación de este nuevo sistema, según Michelin, se ha hecho notar de inmediato en los nuevos hábitos de los equipos, que devuelven menos neumáticos. “Ahora con este sistema, hay uno, dos máximo calentado y no usados. El año pasado eran tres, dos, tres, cuatro. Sí, se está notando un cambio, se pone más atención”.

HACIENDO CUENTAS

Para valorar estas diferencias y ver en qué medida puede repercutir el nuevo sistema, hemos hecho un profundo estudio sobre el uso de los neumáticos en MotoGP en 2023 tomando los datos ofrecidos por MotoGP en su página de resultados, y también hemos





comparado los cinco primeros Grandes Premios de la presente temporada –la cita de Cataluña fue posterior a la redacción de este artículo– con esas mismas carreras en 2023, intentando sacar conclusiones.

En la tabla anexa que encuentras en este artículo figura la cantidad de neumáticos traseros empleados por cada piloto en cada Gran Premio, así como las unidades devueltas. También el total de neumáticos traseros empleados en 2023 y los devueltos, indicando el porcentaje de devolución alcanzado, y el teórico coste que se le imputaría al equipo si aplicáramos el sistema actual –a razón de 1.000 euros por neumático de más–, en el momento en que se excede de 40 neumáticos devueltos.

También se han señalado diferentes condicionantes, como los Grandes Premios en los que se han realizado sesiones o carreras en condiciones de mojado, y por tanto con un menor uso de neumáticos slick y, consecuentemente, un número de devoluciones más elevado. Igualmente, también hemos señalado (cifra naranja) la carrera en la que cada piloto habría superado en 2023 esa

teórica cifra de los 40 neumáticos traseros sin cargo, así como otras incidencias, como las lesiones de los pilotos y las carreras en las que estos han sido sustituidos por otro piloto, y en ese caso el sustituto asume la cuenta del piloto titular. En nuestra estadística no hemos incluido a los pilotos invitados.

Una segunda tabla es la comparativa entre las cinco primeras carreras de 2024 y sus equivalentes en 2023, para contrastar en qué medida la nueva norma ha podido afectar a los hábitos de los pilotos y las estrategias de los equipos.

LA NUEVA NORMA NO LIMITA: ANIMA A GASTAR TODOS LOS NEUMÁTICOS DISPONIBLES

CUESTIÓN DE COSTES

La primera conclusión a la que llegamos analizando los datos del uso de los neumáticos en 2023 es que hay un elevado porcentaje de devolución. La media a lo largo de la temporada fue de 23,84 %: se distribuyeron 5.100 neumáticos traseros, de los cuales 1.216 se devolvieron sin usar. Pero sin nos ceñimos al coste que ello supondría a los equipos, asumiendo Michelin el importe de los primeros 40 neumáticos de cada piloto, sólo supondría un 6,5 % de la cantidad distribuida, en total 336 neumáticos.

Esto tendría una imputación muy baja sobre el presupuesto de los equipos, sólo 336.000 euros distribuidos entre las once escuderías de MotoGP, aunque con un reparto muy desigual. Por ejemplo, de haberse aplicado esta medida en 2023, RNF habría sido el equipo que hubiera hecho un desembolso menor, apenas 16.000 euros, un gasto perfectamente asumible. En el extremo opuesto se encuentra LCR, con 54.000 euros extra en neumáticos, casi el triple. El coste medio por equipo se cifra en 30.545 euros, una cifra de gasto que

DATOS 2023

PILOTO	Portugal	Argentina	Americas	España	Francia	Italia	Alemania*	Holanda	Reino Unido*	Austria	Cataluña	San Marino
Pecco Bagnaia	9D3	9D3	8D4	11D1	9D3	9D3	11D1	9D3	5D7	9D3	9D3	9D3
Johann Zarco	9D3	9D3	9D3	9D3	8D4	10D2	11D1	9D3	4D8	8D4	9D3	10D2
Luca Marini	9D3	9D3	8D4	10D2	9D3	10D2	11D1	10D2	6D6	10D2	9D3	10D2
Maverick Viñales	9D3	9D3	9D4	10D2	9D3	12D0	12D0	10D2	6D6	9D3	11D1	10D2
Fabio Quartararo	10D2	10D2	9D3	10D2	8D4	10D2	10D2	10D2	5D7	10D2	10D2	9D3
Franco Morbidelli	10D2	9D3	9D3	10D2	8D4	9D3	10D2	10D2	5D7	10D2	11D1	8D4
Enea Bastianini	8D4 L	L	5D7 S1	4D8	9D3 S4	9D3	10D2	9D3	5D7	9D3	9D3 L (41)	L
Raúl Fernández	8D4	9D3	9D3	11D1	L	10D2	8D4	10D2	5D7	10D2	10D2	10D2
Takaaki Nakagami	8D4	9D3	8D4	9D3	8D4	8D4	8D4	8D4	5D7	9D3	10D2	9D3
Brad Binder	9D3	8D4	8D4	12D0	8D4	10D2	12D0	9D3	5D7	9D3	10D2	10D2
Joan Mir	10D2	8D4	9D3	10D2	8D4	3D9 L	L	9D3 S3	5D7	10D2	10D2	10D2
Augusto Fernández	9D3	9D3	8D4	10D2	8D4	10D2	10D2	8D4	5D7	9D3	10D2	10D2
Aleix Espargaró	9D3	9D3	10D2	8D4	9D3	9D3	9D3	9D3	6D6	9D3	10D2	10D2
Alex Rins	8D4	9D3	9D3	10D2	8D4	8D4 L	L	8D4 S6	6D6 S3	9D3 S3	9D3 S3	6D6 S7
Jack Miller	9D3	8D4	7D5	9D3	8D4	10D2	12D0	10D2	4D8	10D2	10D2	9D3
Pol Espargaró	4D8 L	L	8D4 S2	10D2 S2	9D3 S2	9D3 S2	10D2 S2	8D4 S2	5D7	9D3	10D2	10D2
Fabio DiGiannantonio	10D2	8D4	10D	11D1	8D4	10D2	11D1	10D2	5D7	10D2	10D2	11D1
Marco Bezzechi	10D2	10D2	9D3	10D2	8D4	10D2	10D2	10D2	5D7	8D4	10D2	10D2
Alex Márquez	10D2	10D2	9D3	10D2	9D3	10D2	11D1	9D3	5D7	10D2	10D2	8D4
Miguel Oliveira	11D1 L	L	9D3	10D2	7D5 S5	9D3	9D3	10D2	5D7	10D2	11D1	11D1
Jorge Martín	10D2	9D3	8D4	10D2	8D4	10D2	11D1	9D3	5D7	9D3	9D3	10D2
Marc Márquez	11D1 L	L	L	10D2 S3	9D3	10D2	11D1 L	9D3	4D8	9D3	11D1	10D2
Total neumáticos GP	264	216	252	264	252	264	240	264	264	264	264	252
Neumáticos devueltos	64	55	75	50	77	59	32	61	153	60	46	50
% Devolución	24,24%	24,46%	29,76%	18,93%	30,55%	22,34%	13,33%	23,10%	57,95%*	22,72%	17,42%	19,84%

PILOTO	India	Japón*	Indonesia	Australia	Tailandia	Malasia	Qatar	Valencia	Neumáticos recibidos	Neumáticos devueltos	% Devolución	Coste teórico
Pecco Bagnaia	9D3	9D3	10D2	11D1	10D2	8D4	10D2	11D1	240	55	22,91%	15.000
Johann Zarco	11D1	8D4	9D3	9D3	9D3	10D2	12D0	10D2	240	57	23,75%	17.000
Luca Marini	8D4 L	L	11D1	9D3	10D2	9D3	11D1	10D2	228	49	21,49%	9.000
Maverick Viñales	10D2	9D3	10D2	11D1	11D1	9D3	11D1	9D3	240	45	18,75%	5.000
Fabio Quartararo	11D1	9D3	10D2	10D2	9D3	9D3	11D1	10D2	240	50	20,83%	10.000
Franco Morbidelli	9D3	9D3	10D2	9D3	9D3	9D3	11D1	7D5	240	59	24,58%	19.000
Enea Bastianini	11D1 S1	8D4 S1	11D1	8D4	10D2	8D4	11D1	9D3	216	62	28,70%	22.000
Raúl Fernández	12D0	10D2	9D3	9D3	11D1	9D3	11D1	9D3	228	47	20,61%	7.000
Takaaki Nakagami	10D2	9D3	9D3	9D3	10D2	8D4	11D1	9D3	240	67	27,91%	27.000
Brad Binder	9D3	9D3	9D3	9D3	10D2	8D4	10D2	9D3	240	59	24,58%	19.000
Joan Mir	9D3	9D3	10D2	10D2	10D2	8D4	10D2 L	L	216	58	26,85%	18.000
Augusto Fernández	9D3	10D2	9D3	9D3	10D2	9D3	11D1	10D2	240	57	23,75%	17.000
Aleix Espargaró	10D2	9D3	9D3	9D3	9D3	9D3	10D2	10D2	240	56	23,33%	16.000
Alex Rins	9D3 S6	7D5 S6 (41)	9D3	5D7	L	8D4 S3	11D1 S3	8D4	216	67	31,01%	27.000
Jack Miller	10D2	7D5	11D1	10D2	10D2	9D3	11D1	8D4	240	58	24,16%	18.000
Pol Espargaró	8D4	8D4	9D3	9D3	11D1	9D3	10D2	10D2	228	62	27,19%	22.000
Fabio DiGiannantonio	9D3	9D3	8D4	9D3	10D2	10D2	9D3	9D3	240	53	22,08%	13.000
Marco Bezzechi	10D2	8D4	8D4	9D3	9D3	8D4	11D1	9D3	240	58	24,16%	18.000
Alex Márquez	7D5 L	L	L	9D3	10D2	9D3	11D1	11D1	216	48	22,22%	8.000
Miguel Oliveira	8D4	9D3	10D2	10D2	10D2	9D3	10D2 L	L	216	49	22,68%	9.000
Jorge Martín	10D2	9D3	10D2	9D3	9D3	8D4	9D3	10D2	240	58	24,16%	18.000
Marc Márquez	10D2	10D2	10D2	11D1	11D1	8D4	10D2	10D2	216	42	19,44%	2.000
Total neumáticos GP	264	240	252	264	252	264	264	240	5.100	1.216	23,84%	336.000
Neumáticos devueltos	55	65	51	61	44	73	32	50	1.216			
% Devolución	20,83%	27,08%*	20,23%	23,10%	17,46%	27,65%	12,12%	20,83%	23,84%			

*Sesiones con lluvia L=Lesionado Naranja=Carrera en la que devuelve el 41º neumático D=Devueltos
S1=Sustituido por Michele Pirro S2=Sustituido por Jonas Folger S3=Sustituido por Iker Lecuona S4=Sustituido por Danilo Petrucci
S5=Sustituido por Lorenzo Savadori S6=Sustituido por Stefan Bradl S7=Sustituido por Takumi Takahashi

DATOS 2024

PILOTO	Qatar*	Dif.2023-2024	Portugal	Dif.2023-2024	Americas	Dif. 2023-2024	España*	Dif. 2023-2024	Francia	Dif. 2023-2024	Neumáticos recibidos	Neumáticos devueltos	% Devolución 2024	Variación 2024-2023
Pecco Bagnaia	8D4	2	9D3	0	8D4	0	7D5	4	8D4	1	60	20	33,33%	7
Johann Zarco	10D2	2	10D2	-1	10D2	-1	6D6	3	8D4	0	60	16	26,66%	3
Luca Marini	8D4	3	9D3	0	9D3	-1	8D4	2	8D4	-1	60	18	30%	3
Maverick Viñales	9D3	2	10D2	-1	11D1	-3	9D3	1	9D3	0	60	12	20%	-1
Fabio Quartararo	9D3	2	9D3	0	9D3	0	8D4	2	9D3	-1	60	16	26,66%	3
Franco Morbidelli	9D3	2	9D3	1	9D3	0	7D5	3	8D4	0	60	18	30%	6
Enea Bastianini	8D4	3	9D3	-1	9D3	[LS1] -4	7D5	-3	10D2	1	60	17	28,33%	-4
Raúl Fernández	11D1	0	9D3	1	10D2	1	8D4	3	9D3	L	60	13	21,66%	5
Takaaki Nakagami	9D3	2	10D2	-2	8D4	0	8D4	1	9D3	-1	60	16	26,66%	0
Pedro Acosta	10D2	Moto2	10D2	Moto2	10D2	Moto2	8D4	Moto2	9D3	Moto2	60	13	21,66%	Moto2
Brad Binder	9D3	1	9D3	0	10D2	-2	7D5	5	8D4	0	60	17	28,33%	4
Joan Mir	10D2	0	11D1	-1	10D2	-1	8D4	2	8D4	0	60	13	21,66%	0
Augusto Fernández	9D3	2	9D3	0	10D2	-2	7D5	5	8D4	0	60	17	28,33%	5
Aleix Espargaró	9D3	1	9D3	-1	10D2	0	8D4	0	9D3	0	60	15	25%	0
Alex Rins	9D3	2	11D1	-3	9D3	0	7D5	3	8D4	0	60	16	26,66%	2
Jack Miller	11D1	0	9D3	0	10D2	-3	7D5	2	9D3	-1	60	14	23,33%	-2
Fabio DiGiannantonio	8D4	1	8D4	2	9D3	1	8D4	3	8D4	0	60	19	31,66%	7
Marco Bezzecchi	9D3	2	10D2	0	7D5	2	8D4	2	8D4	0	60	18	30%	6
Alex Márquez	9D3	2	10D2	0	9D3	0	8D4	2	8D4	1	60	16	26,66%	5
Miguel Oliveira	10D2	0	8D4	3	9D3	0	8D4	2	11D1	-4	60	14	23,33%	1
Jorge Martín	8D4	1	9D3	1	8D4	0	7D5	3	8D4	0	60	20	33,33%	5
Marc Márquez	9D3	1	10D2	1	9D3	L	7D5	3	9D3	0	60	16	26,66%	5
Total neumáticos GP	264		264		264		264		264		1.320	354	26,81%	2,97
Neumáticos devueltos	63	31	57	-7	61	-14	98	48	75	4	354			
% Devolución	23,86%		21,59%		23,10%		37,12%		28,40%					
Variación 2023-2024	11,74		-2,65		-6,66		18,19		-2,15					

*Sesiones con lluvia L=Lesionado Rojo=Más gasto Verde=Ahorro

habrían superado tanto LCR como Tech 3 (39.000), Ducati Corse y KTM (ambos 37.000), y Pramac (35.000), mientras que las demás escuderías se encuentran por debajo del coste medio.

Se podía pensar que el nuevo sistema de cobro por exceso de devoluciones podría suponer una penalización para los equipos satélites, que no disfrutaban de los recursos casi infinitos de las escuderías de fábrica, aunque como vemos, la alegría va por barrios. Los 16.000 euros de la escudería satélite de Aprilia se antojan más que asumibles frente a los 54.000 del satélite de Honda, que se tiene que enfrentar a una cifra muy superior.

Si vemos los datos de gasto en los cinco primeros Grandes Premios de 2024, vemos que hay algo que no cambia: el equipo satélite de Aprilia, ahora en manos de Trac-house, sigue siendo el más contenido en la devolución de neumáticos, y Tech 3, que era de los que más devoluciones hacía, ahora ya no es tan derrochón. Pramac y Ducati Corse, con las Desmosedici GP24, son los que menos neumáticos utilizan, y ya el año

pasado también tuvieron elevadas tasas de devolución.

En cuanto a los pilotos, el año pasado el que tuvo el porcentaje de devolución más bajo fue Maverick Viñales, con un 18,75 % (45 de los 240 que le entregaron), seguido de Marc Márquez, con un 19,44 % (42 de 216), pero Márquez fue el piloto que menos neumáticos devolvió. Hay que tener en cuenta que estuvo ausente en alguna carrera sin sustituto, y que fue sustituido en otra ocasión por Iker Lecuona.

VIÑALES TUVO EL PORCENTAJE MÁS BAJO DE DEVOLUCIÓN DE NEUMÁTICOS EN 2023

En 2023 se dio la circunstancia que fueron dos pilotos de Honda, Alex Rins y Takaaki Nakagami, quienes más neumáticos devolvieron, 67 cada uno, aunque el porcentaje de devolución de Rins fue superior, el más elevado de MotoGP con un 31,01 %, debido a que tuvo varias ausencias por lesión sin llegar a ser sustituido, en Alemania y Tailandia, lo que disparó su promedio frente a otros. El porcentaje medio de devolución del 23,84 % fue superado por diez de los 22 pilotos de la parrilla.

Se dieron pocos casos en los que los pilotos agotaron todos sus neumáticos, sólo en 8 ocasiones de 422 posibles, y sólo protagonizado por seis pilotos: Maverick Viñales y Brad Binder en dos ocasiones, y una vez Johann Zarco, Raúl Fernández, Aleix Espargaró y Jack Miller.

Y si nos fijamos en los circuitos, Lusail tuvo el nivel más bajo de devoluciones, un 12,12 %, sólo 32 neumáticos de los 264 distribuidos, mientras que Le Mans fue el lugar en el que más neumáticos se devolvieron, un 30,55 %, 77 de 252. Hay carreras como la de Reino Unido que se vieron especialmente afectadas

Sostenibilidad

La cuestión de cómo se calientan los neumáticos es importante. ¿Realmente hay una gran diferencia de calentar y recalentar?

“No, la diferencia es la prisa con que se alcanza la temperatura, el calentamiento. Un neumático nuevo, tiene una vuelta, y a la segunda vuelta, tiene el grip. El neumático calentado, no siempre, depende de la condición, si está frío, necesita dos o tres vueltas para alcanzar la buena temperatura. Después el rendimiento es el mismo. Este nuevo sistema es por un mejor servicio. Porque sabías que antes el neumático estaba calentado, y necesitas dos, tres vueltas, etc. Ahora, toda la carrera con el neumático nuevo”.

También nos llamó la atención el hecho de que esta nueva medida sólo se aplique al neumático trasero, y no al delantero. ¿Por qué?

“El delantero es menos sensitivo a la calefacción –aclara Taramasso-. El compuesto es más duro, es menos sensible al calentamiento”.

Pero la esencia de la cuestión es la sostenibilidad, buscar el equilibrio entre la producción y la demanda real, y no resulta sencillo dar con él. Pero Taramasso nos aclaró que Michelin produce, entre delanteros y traseros, unos 14.000 neumáticos de MotoGP al año, y que la devolución está en torno

a los 3.000 neumáticos, una cifra bastante elevada. Se trata de neumáticos muy específicos para MotoGP a los que no se les puede dar uso en otro tipo de motos. ¿Qué se hace con esos neumáticos?

“Es un producto artesanal, no es un producto de serie, de producción. Los usamos para los tests privados. Y también para otra temporada, para la próxima temporada todavía es un producto bueno. El neumático durante un año y medio es posible utilizarlo. Y después de eso, se destruyen. Lo que

se ha concebido es que se devuelvan menos neumáticos, que se ahorren neumáticos. Cada la temporada fabricamos menos neumáticos. La especificación ahora es de 30-31. Tres años antes, 50-60. Ahora está a la mitad. Siempre vamos a trabajar para disminuir la cantidad de neumáticos que se producen”, nos explica Taramasso. Es una cuestión de eficiencia en la producción: una parte es ahorro económico, y otra sostenibilidad. “Sostenibilidad, exacto”, reafirma Taramasso.



Piero Taramasso, responsable de Michelin en MotoGP, nos habló de este nuevo sistema.



por la lluvia, ya que sólo se usaron el 42,05 % de los neumáticos slick distribuidos, ya que se empleó mayoritariamente neumático de mojado.

LA TENDENCIA EN 2024

Piero Taramasso nos decía en Jerez que la nueva norma se había hecho notar de inmediato, y que las devoluciones se habían reducido notablemente. Si nos aferramos a la estadística, no es así, porque tomando las cinco carreras realizadas hasta ahora, Qatar, Portugal, Américas, España y Francia, y las comparamos con esas mismas carreras en 2023, la devolución media es de un 26,81 %, 2,87 puntos más que el año pasado. Pero hay que matizar y aclarar el dato.

Tanto en Lusail como en Jerez la presencia de la lluvia en varias sesiones elevó la cifra de las devoluciones, de manera muy significativa en la pista española, 17 puntos por encima del año pasado, 11 más en el caso de Qatar. Pero en los otros escenarios sí se aprecia el significativo cambio de tendencia que nos señala Taramasso. Francia, que el año pasado registró la devolución más elevada –dejando a un lado Silverstone, afectado por la lluvia–,

sigue contando en 2024 con un alto porcentaje de devolución (28,40 %) pero lo ha reducido en más de dos puntos con respecto al año pasado y sólo se devolvieron 4 neumáticos más que en 2023.

Mientras que en Portugal y en Estados Unidos, sí que se han registrado notables reducciones en las devoluciones. En Estoril se devolvieron 7 neumáticos menos que en 2023, lo que representa una reducción de 2,65 puntos, pero en COTA fueron 14, con una reducción de 6,66 puntos. La devolución media en estas cinco primeras carreras de 2024 se sitúa en un 26,81 %, una cifra por debajo de la cual se encuentran Qatar, Portugal y Américas. Con el paso del calendario y la mayor abundancia de carreras en seco se irá compensando este inusual crecimiento. La carrera de Jerez, afectada por la lluvia esta temporada, estuvo muy por debajo de ese promedio en 2023 pero ahora lo supera, y la de Francia, aunque también es superior, como decimos ha reducido notablemente su porcentaje de devoluciones.

En definitiva, la nueva norma parece haber calado en los equipos. No hay nada como atacar el bolsillo. **M**

CARLO PERNAT

LÍO EN DUCATI



Estamos viviendo un bellissimo Mundial de MotoGP. Un campeonato que le debe mucho a Marc Márquez, que ha vuelto a luchar por el título. Ha resurgido como el Ave Fénix, en el sentido de que difícilmente se podría haber imaginado después de todo lo que le había pasado estos años. Sobre todo, a nivel físico, con todas las operaciones que le han tenido parado casi dos años, con tantas caídas... era difícil pensar que pudiera regresar. Y ha vuelto como una gran persona que renunció a muchas cosas. Renunció a mucho dinero en Honda. Se fue a un equipo privado, como el de Gresini. Aceptó una moto del año anterior, que también es un poco difícil de poner a punto. Y ha demostrado que es el mismo Márquez de antes. La única duda que hay es en el aspecto físico y sólo él sabe cómo está. Para mí, no hay dudas de que puede jugarse el título este año con la moto de 2023, porque claramente alguien que gana ocho campeonatos del mundo es un fuera de serie.

En mi opinión, Márquez le debe muchísimo a Gigi Dall'Igna, porque era su única tabla de salvación. Y Gigi es un enamorado de Marc en el sentido deportivo. Sabe que es un fuera de serie. Y cuando un ingeniero de este rango le pide al mejor piloto correr con su moto, es una cosa bellísima. Un gran binomio y no sólo porque puedan ganar campeonatos. Sé que ahora mismo se está trabajando para confirmar a Márquez en Ducati. Habrá problemas para ir al equipo oficial, pero también para ir al segundo equipo. Márquez tiene las ideas muy claras. Se ha vuelto a poner a punto y seguramente este año sea un protagonista.

También hay que valorar lo que está haciendo Jorge Martín. Desde la mitad de la temporada pasada hasta hoy, ha dado un inmenso salto adelante, sobre todo a nivel mental. Se merece la posición en la que está. Está consiguiendo muchas victorias, especialmente en los sprint. Y aunque parece que reparten pocos puntos, si ganas muchos como él, al final de temporada sumas. Martín claramente merece ir al equipo oficial, y al final y al cabo, Ducati no puede ignorar esto. Pero la situación no es tan sencilla porque la cosa está entre Martín, Márquez, y también en parte Bastianini.

Es obvio que con el movimiento que llevó a Márquez a Ducati, en la marca italiana se ha desestabilizado un poco todo el ambiente. Se había apostado por una política de jóvenes hace dos años, no renovando a Dovizioso, y fichando

a Bagnaia, a Martín, a Bastianini, a Bezzecchi... Sumando los contratos de todos ellos no sumaban un contrato de Dovizioso; pero con esa política se han ganado dos Mundiales consecutivos. Está claro que la llegada de Márquez ha desmoronado ese equilibrio. Si pones a Márquez en el equipo oficial, desautorizas toda la política de jóvenes que habías hecho hasta hoy. No digo que sea correcto o incorrecto, pero es una elección difícil, porque cualquiera que dejes fuera podría ser campeón con otra marca. Ducati se ha metido en un lío por sí misma. Un lío positivo, naturalmente, porque tienen al número uno. Pero hay que tener en cuenta que Martín en este momento está demostrando ser un poco superior a los demás; y que Bagnaia es dos veces campeón de MotoGP, aunque todavía cometa errores como los del sprint de Barcelona. Pero en la carrera del domingo demostró que es muy fuerte. Y el gesto de la peineta en la curva maldita donde se cayó el sábado fue un gesto simpático y nada más.

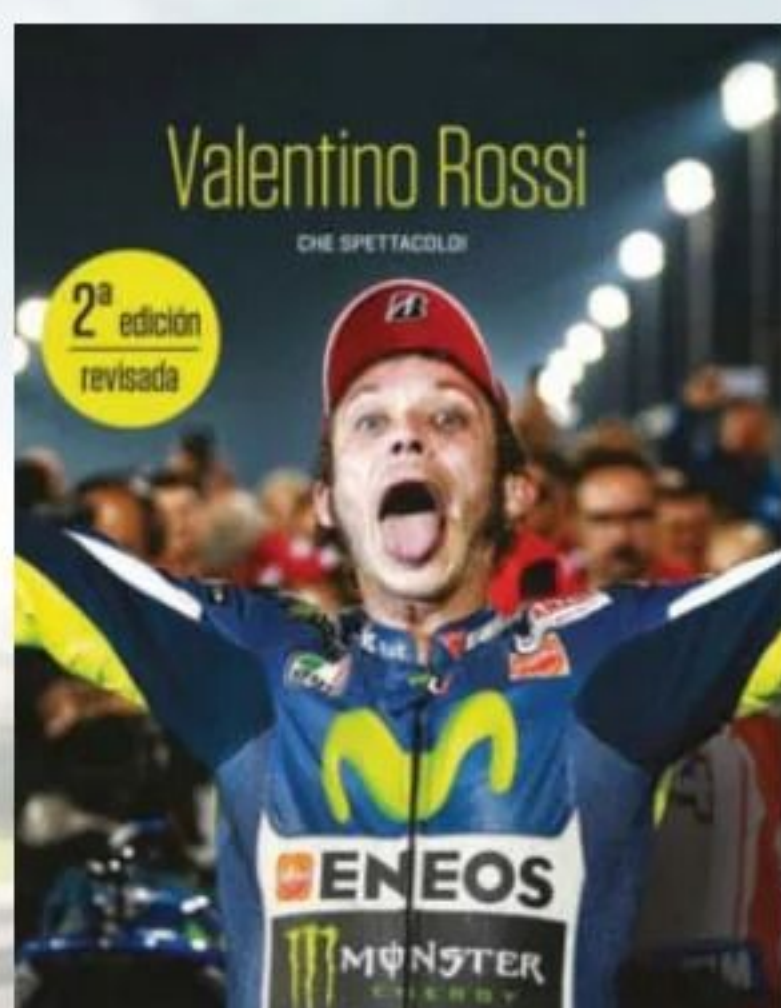
Dejando al lado los líos de Ducati, KTM tiene una joya en Pedro Acosta. Como rookie debería penalizarle no haber corrido en estos circuitos con la MotoGP, pero cada fin de semana está entre los primeros y creo que es el único que puede plantar cara a las Ducati. No tengo dudas de que es un piloto que ganará mundiales. Está en su año de aprendizaje, pero no me sorprendería que una vez que ganara un GP, rompiera a ganar. Acosta no está dejando en un buen lugar a pilotos como Binder o Miller. Y tampoco sabemos el nivel real de la KTM porque para saber el potencial de una moto hay que ver los resultados del segundo piloto. Y en estos momentos, los resultados del segundo piloto de KTM nos dejan algunos interrogantes. KTM tiene un diamante en Acosta pero será importante que no cometa los errores que cometieron en su día Ducati o Honda, cuando sólo hacían la moto para un piloto...

Aprilia tiene tanto que agradecer a Aleix Espargaró. Los ha llevado desde de cero a unos niveles muy superiores y el mérito es ampliamente suyo. No debe ser fácil tomar la decisión de dejarlo cuando se estás tan fuerte. La incógnita es Viñales, que parecía que había vuelto, pero luego tiene estos altibajos que han marcado su carrera. Yo le considero un verdadero campeón, pero así no se ganan mundiales.

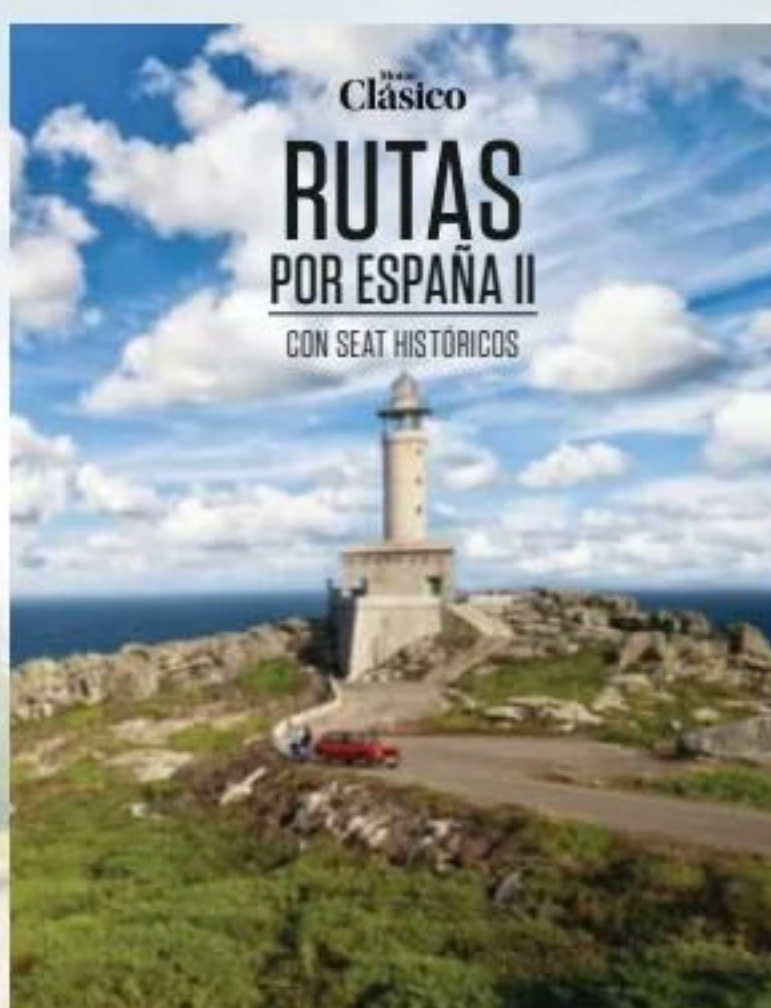
Daría un buen aplauso a Yamaha, que al menos está cambiando muchísimas cosas dentro de la fábrica y ya se están viendo los primeros brotes verdes. No tengo dudas de que en el lapso de un año volverá a ser una moto competitiva. No al nivel de las Ducati, pero mucho más cerca. ¡Qué bien hizo Quartararo en quedarse! Vio más cosas además de un gran contrato. Vio la contratación de ingenieros de renombre, que se está trabajando en los túneles de viento de Toyota y que se ponen recursos para crecer y cambiar. Y con las concesiones que hay ahora mismo, creo que volverán antes de lo previsto. Si en Yamaha ven la luz, en Honda hay oscuridad total. No han cambiado de mentalidad ni lo van a hacer. Deberían contratar a gente con experiencia en estos nuevos campos de la MotoGP, que sepa meter mano a todo, no sólo trabajar con ingenieros japoneses curtidos en la fábrica. Pero es Honda... **M**

**GIGI DALL'IGNA ES UN
ENAMORADO DE MARC. SABE
QUE ES UN FUERA DE SERIE**

COMPLETA TU BIBLIOTECA CON LOS **MEJORES LIBROS** DEL MUNDO DEL MOTOR



19,95 EUROS



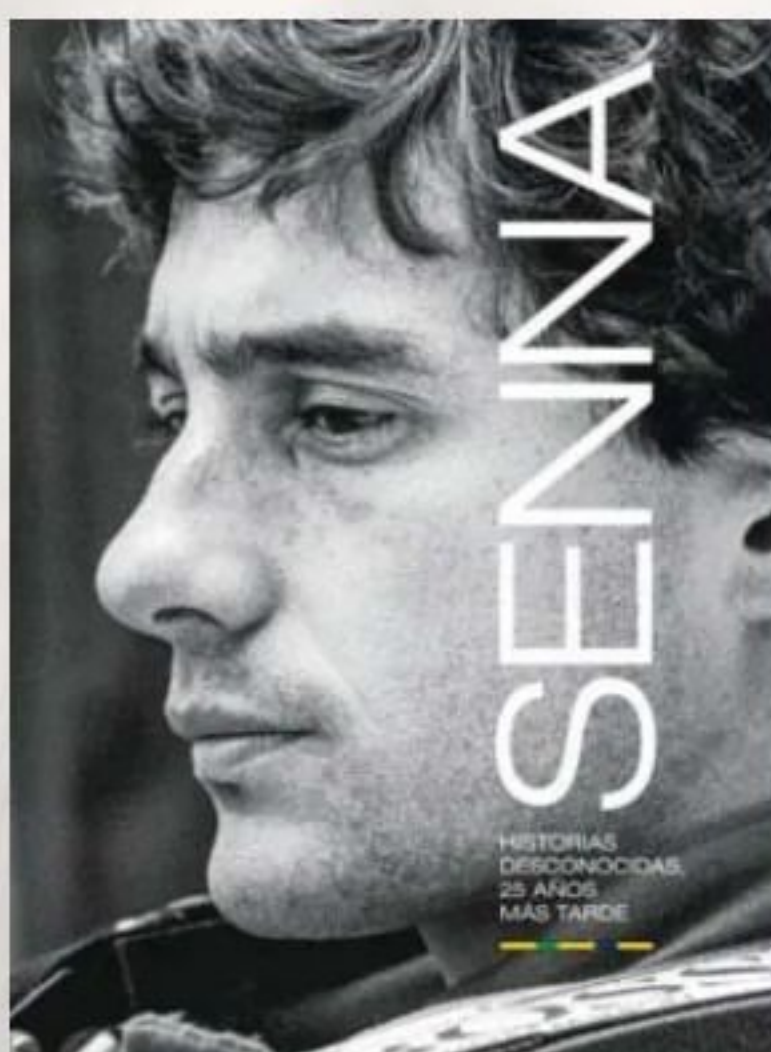
18 EUROS



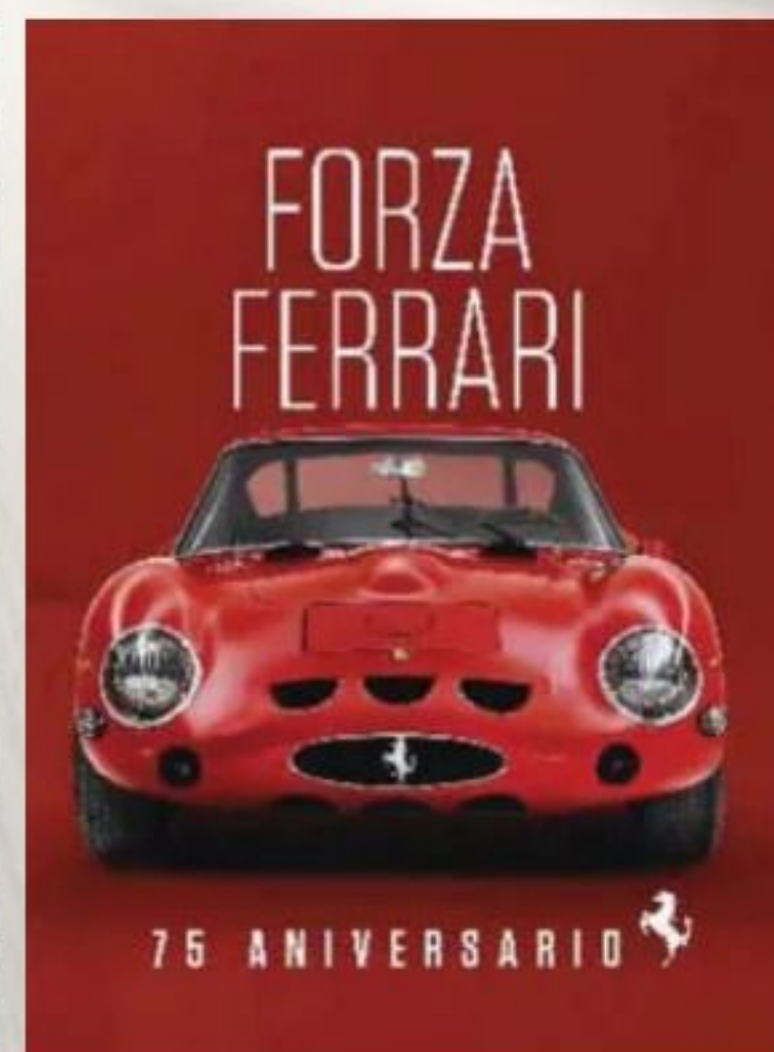
18 EUROS



14,95 EUROS



15,95 EUROS



25 EUROS

¡CÓMPRALOS YA!

Y MUCHOS MÁS TÍTULOS PARA ELEGIR EN

91 060 44 83

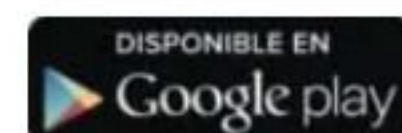
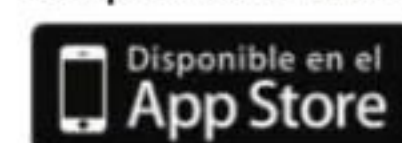
Lunes a viernes de 9:00 h. a 18:00 h.
Julio y agosto de 8:00 a 15:00 h.

- suscripciones.sportlifeiberica.es
- suscripciones@slib.es

Precios válidos para España para formato en papel.



Disponibles también en



75 AÑOS DE MUNDIAL

DOUGLAS 1949

EL 13 DE JUNIO DE 1949 SE DISPUTÓ EN LA ISLA DE MAN LA PRIMERA CARRERA DE LA HISTORIA DEL CAMPEONATO DEL MUNDO DE VELOCIDAD. 75 AÑOS DESPUÉS, EL MUNDIAL DE MOTOGP SIGUE SIENDO EL EVENTO MOTOCICLISTAS MÁS IMPORTANTE.

TEXTO: JUAN PEDRO DE LA TORRE.

FOTOS: SLIB / FIM-PICTURES MAURICE BÜLA / DUTCH TT.

Cuando el 7 de mayo de 1945 Alemania capituló, rindiendo sus ejércitos ante los Aliados y se puso fin a la II Guerra Mundial en Europa –en el Pacífico se tardaría unos meses más–, el viejo continente ofrecía un aspecto desolador. Desde los rescoldos humeantes, los supervivientes intentaron recuperar esa vida cotidiana que la guerra les había arrebatado. El motociclismo formaba parte de esa cotidianidad.

En España, ajena a la guerra, hubo un precario intento de retomar la actividad a finales de 1940 y en los primeros meses de 1941, incluso se convocó en la Casa de Campo de Madrid un Campeonato de España Militar en el que participaban pilotos adscritos a las diferentes fuerzas de seguridad y cuerpos del ejército, pero la falta de material, con muchas motos todavía sujetas a la requisita militar cuando no ocultas para evitarla, dificultaba la competición. Además, las complicaciones surgidas al ejército alemán en el frente oriental hizo que el suministro de determinados materiales que recibía nuestro país, no sólo gasolina sino también neumáticos, se suspendiera, y el aislamiento sufrido por el régimen de Franco por su colaboracionismo con Hitler, dejó

definitivamente a España en una situación precaria, sumida en una autarquía de la que a duras penas conseguía salir.

Nuestro país no estuvo listo para recuperar el nivel que a mediados de los años treinta llegó a disfrutar, y apenas tenía una industria motociclista en la que apoyarse para recuperar esa posición que disfrutó años atrás con Fernando Aranda, Miquel Simó, Alfredo Flores o Ernesto Vidal, entre otros. El Campeonato de España regresará oficialmente en 1945, con un fabricante español capaz de producir motos en un volumen razonable, Montesa, pero sólo en bajas cilindradas. Eso y las limitaciones económicas de la época impedirán que el motociclismo español pueda alcanzar el nivel de la competición continental.

En Europa, la industria motociclista, que se había puesto al servicio de la guerra, recupera su actividad, y la competición vuelve a desarrollarse. Aparecen las primeras carreras sólo unos meses después de finalizar la guerra, en el Ulster, Francia y Bélgica, pero no será hasta 1946 cuando podemos hablar de cierta normalidad en el desarrollo de las competiciones. La FICM (Federación Internacional de Clubes Motociclistas) recupera el control del deporte motociclista y excluye de su organización a





Alemania –y también a Austria y Hungría–, donde se volverá a competir igualmente bajo la atenta supervisión de los Aliados. El Gran Premio de Suiza y el Dutch TT, en un inusual emplazamiento en septiembre, son las primeras pruebas clásicas que vuelven a realizarse, y aunque el Tourist Trophy no tiene tiempo material de ponerse en marcha, sí lo hará el Manx Grand Prix, posponiendo el regreso del TT hasta 1947.

Los pilotos de aquellos días formaron parte de una generación perdida, cuyas vidas se vieron interrumpidas por la guerra. Muchos de aquellos jóvenes entusiastas que se aventuraron en el motociclismo de competición en los años treinta volverán a las carreras convertidos en hombres maduros, muchos de ellos con la dura experiencia del frente sobre sus espaldas. Son pilotos como Harold Daniell, Leslie Graham, Freddie Frith, Fergus Anderson, Nello Pagani, Bob Foster, Jock West, Ombono Tenni, Artie Bell... También volverán a las carreras, al menos de momento, en Alemania, Georg Meier, Ewald Kluge o Hermann-Paul Müller.

Se puede decir que en 1947 la competición se ha normalizado. La FICM elabora un calendario con las principales pruebas clásicas: Suiza, Francia, Dutch TT, Bélgica, Ulster y el Gran Premio de las Naciones. Se establece un nuevo reglamento técnico en el que queda prohibido el uso de la sobrealimentación. En el Congreso de Primavera de la FICM de 1947, que tiene lugar en París, se decide recuperar el Gran Premio de Europa, cuya organización se asigna al Gran Premio de Suiza, en junio, sólo unos días antes del Tourist Trophy. Fue una mala decisión, porque la cercanía entre ambas carreras provocó la ausencia de pilotos británicos e irlandeses, cuya presencia en esa vuelta a la actividad resultaba fundamental para el motociclismo.

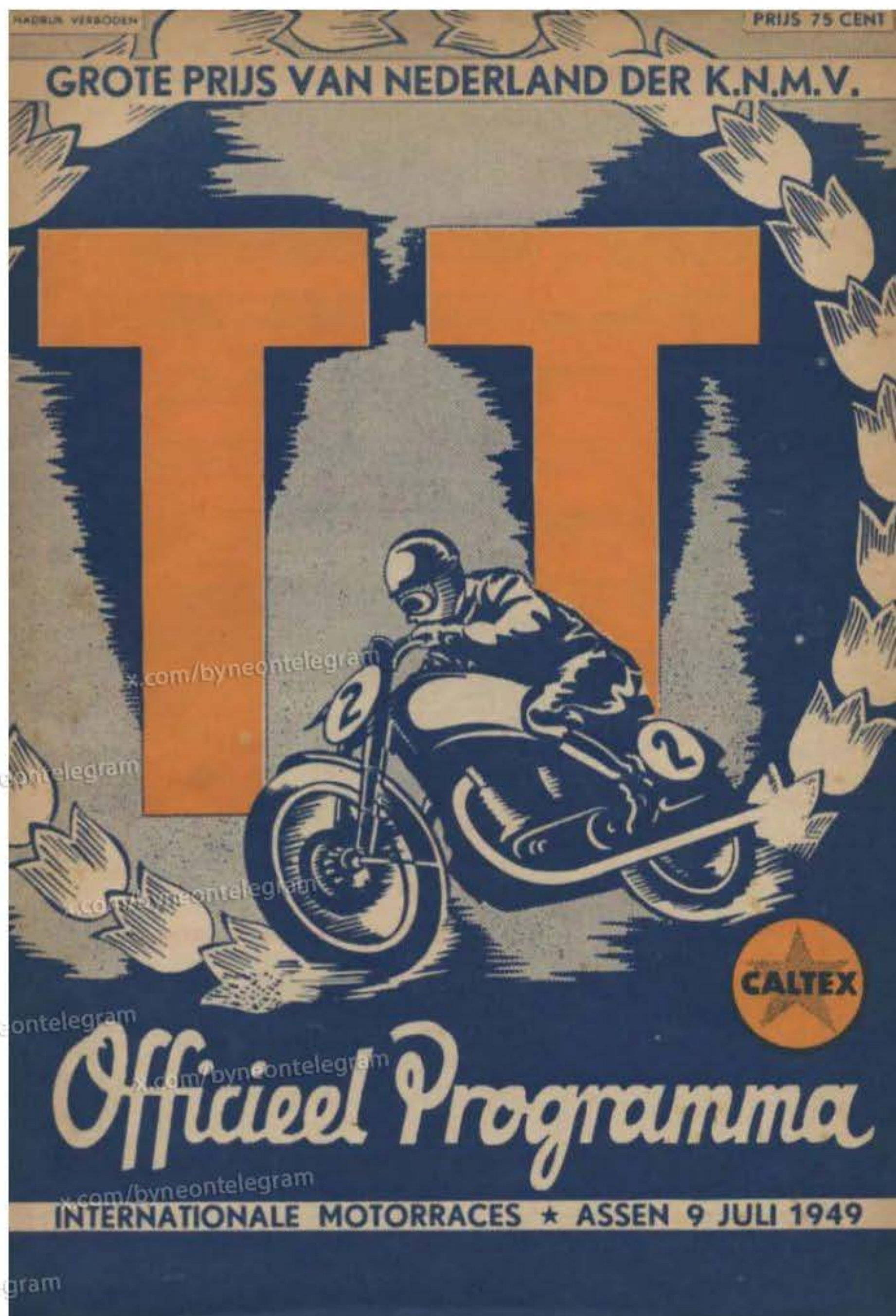
En 1948 es el Ulster Grand Prix el que acoge el Gran Premio de Europa. Algunos miembros de la FICM reclaman la recuperación del Campeonato de Europa, o incluso la creación de un campeonato de rango mundial, pero el presidente del organismo, Pieter Nortier, considera que todavía no es el momento. Antes que eso hay que actuali-

zar los reglamentos deportivos, que tienen casi una década de vida, y plantea acometer esta tarea en el Congreso de Otoño de 1948.

LA HORA DEL MUNDIAL

Tras dos ediciones exitosas del recuperado Gran Premio de Europa parecía que el motociclismo estaba preparado para dar el siguiente paso. La FICM se reunió en Londres en noviembre de 1948. La creación de un Campeonato del Mundo de Velocidad fue un proceso complejo y lento, marcado por un rigor legal que resultaba exasperante. El 14 enero de 1949 finalmente se aborda la cuestión. El Mayor T.W. Loughborough, secretario del CIS (Comité Deportivo Internacional), elaboró un completo informe en el que se detallaban las líneas básicas del nuevo campeonato:

“La FICM otorgará el título de Campeón del Mundo a) al mejor piloto y b) al mejor fabricante, en los eventos clásicos de velocidad, en cada una de las clases reconocidas en las que al menos se hayan disputado tres carreras: 125 cc, 250 cc, 350 cc, 500 cc individuales, y sidecar de 600 cc.



y el francés Pierre Collignon, en la categoría de Lightweight, y el español Javier Ortueta, único representante continental en las categorías de 350 y 500.

Los aficionados británicos acudieron al TT con su habitual interés. En esa edición, la isla de Man recibió a 14.500 visitantes, entre ellos el Duque de Edimburgo, consorte de la futura reina Isabel II, que se encargó de dar el banderazo de salida al Senior TT. De cara a esta edición se adoptó el sistema de salida por parejas, en intervalos de 20 segundos, que no se aplicaba en el TT desde las primeras ediciones de la carrera, permitiendo al ganador de la última edición -Maurice Cann en 250, Freddie Frith en 350, y Artie Bell en 500- tomar la salida en solitario, si así lo pedía. Sin embargo, en Lightweight se adoptó un sistema de salida diferente, arrancado los participantes en oleadas de cinco pilotos, cada 20 segundos.

El Junior TT, la categoría de 350 cc, será la primera en disputarse, el 13 de junio. En

la línea de salida de Glencrutchery Road aguardaban los 99 pilotos inscritos el momento de salir, de par en par, dejando que Freddie Frith tomara la salida en último lugar, en solitario, al ser el ganador de la edición del año anterior. Frith representaba, junto con veteranos como Leslie Graham o Harold Daniell, a esa generación cuya vida quedó interrumpida con la guerra, una generación que intentaba recuperar el tiempo perdido y los viejos y buenos hábitos.

LOS BRITÁNICOS CONTEMPLARON CON TIBIEZA EL PRIMER GP DE LA HISTORIA



Durante la primera vuelta, Graham llegó a liderar la carrera con 19 segundos de ventaja, pero en el segundo de los siete giros al Mountain Course -de 60,72 kilómetros de recorrido- el embrague de su AJS se rindió, dejando la primera posición en manos de su compañero Bill Doran. El liderato de Doran fue efímero, porque rompió el cambio en Goosseneck, permitiendo que Frith tomara la cabeza de la carrera, manteniendo la posición hasta el final, y logrando la victoria con un margen de 42 segundos sobre su compañero Ernie Lyons, con lo que Velocette lograba un nuevo doblete y extendía la hegemonía de la Velocette KTT en la categoría, que se mantenía desde los tiempos del gran Stanley Woods, ganador en 1938.

Desgraciadamente, esta primera carrera del Mundial de Velocidad quedó marcada por un accidente mortal, el del británico Reuben Thomas Drinkwater, caído durante la primera vuelta en la milla 11, tras el rapidísimo tramo de Cronk-y-

Único testigo

Javier de Ortueta fue el único piloto continental que tomó la salida en la primera carrera de 500 del Campeonato del Mundo. Ortueta conocía sobradamente el Mountain Course, donde había debutado en 1934, y en el que se había convertido en un participante habitual desde 1947. Con unas vetustas Velocette KTT 350 y Norton 500, Ortueta abordó el desafío de correr esta cita inaugural del Mundial, pasando a la historia por ser el único piloto no británico e irlandés que tomó parte en esta carrera.

No era muy habitual la presencia de pilotos españoles más allá de nuestras fronteras, y menos en las categorías superiores. Montesa había iniciado tímidamente su salida a algunas citas europeas con sus Brío 125, como el Dutch TT de 1948, donde corrieron José María Llobet "Turuta" y los hermanos Leopoldo y Alfonso Milá. Sin embargo, Ortueta, acostumbrado a las grandes cilindradas, no se achicó ante el reto de correr en pruebas internacionales a pesar de las enormes carencias que padecía.

En 1949 Ortueta había tenido una excelente actuación en el Gran Premio Internacional de Barcelona, donde fue segundo en 500 tras Fergus Anderson, y había protagonizado una gran actuación en 350 antes de tener que retirarse. Por detrás de él había dejado a un buen plantel de pilotos británicos, y eso le animó a inscribirse en una nueva edición de Tourist Trophy, aunque en este caso era diferente porque ya formaba parte del Campeonato del Mundo, y eso eran palabras mayores, aunque en aquellos días este hecho pasó bastante desapercibido.

Ortueta viajó en solitario hasta la isla de Man, aunque en realidad estaba previsto que participara un segundo piloto español en la carrera de 500, el donostiarra Juan Kutz, quien, de hecho, estaba inscrito en el Senior TT con el número 65. Pero Kutz no viajó hasta Douglas. Un mes antes había competido en Floreffe con su Moto Guzzi Dondolino 500, donde sufrió una avería, lo que le impidió correr a la semana siguiente en Montjuïc. Las dificultades de la época complicaron el arreglo de la moto y Kutz tuvo que renunciar a correr el Senior TT, dejando a Ortueta el honor de ser el único piloto continental en la línea de salida de Glencrutchery Road, el 17 de junio de 1949.



Nello Pagani (1) y su Mondial 125. Freddie Fritz, y el cartel del Dutch TT de 1949. Debajo, Graham (66) y Doran (41) en las verificaciones.



Voddy, y en cuyo recuerdo la rápida de izquierdas posterior fue bautizada como Drinkwater's Bend.

Nada menos que 75 pilotos, consiguieron completar los 425 kilómetros de carrera, tras más de tres horas recorriendo el Mountain Course. Ortueta, con una veterana Velocette KTT, se tuvo que retirar por avería, confiando en tener mejor suerte en el Senior TT, que se disputaría cuatro días después, junto con la carrera de Lightweight. Harold Daniell (Norton) en 500 y Manliff Barrington (Moto Guzzi) en 250 fueron los respectivos ganadores.

Un puñado de pilotos empaquetó sus trastos y comenzó su peregrinaje por el continente, uniéndose a la caravana que ya rodaba por Europa, de carrera en carreras. Dos semanas después les aguardaba la siguiente cita, Suiza, en el temido circuito Bremgarten, en Berna, ya con todas las categorías en liza. El Mundial de Velocidad acababa de ponerse en marcha. **M**



El penúltimo baile

Aleix Espargaró fue el protagonista absoluto del fin de semana de Cataluña, por su buen hacer en la pista (pole, ganador del sprint y cuarto en carrera), pero también porque eligió el GP de casa para anunciar su retirada a finales de esta temporada. Lo hizo en una rueda de prensa excepcional donde estuvo respaldado por toda su familia, por la mayoría de sus rivales de MotoGP y por la plana mayor de Dorna. Y justificaba así su decisión: "La cabeza me dice que puedo seguir. Me siento competitivo y bien físicamente, pero el corazón me pide parar, estar más tiempo en casa, ver crecer a mis hijos, a mi mujer, y por eso he decidido dar este paso a un lado, disfrutar de la vida desde un prisma más tranquilo". Además, reconocía que el ejemplo de su hermano Pol, felizmente retirado desde el pasado curso, también había marcado esta decisión. Y ni siquiera

un fin de semana tan prolífico como el de Cataluña, le hacía arrepentirse: "Estoy más seguro que nunca con la decisión". Aleix colgará el mono tras dos décadas en el Mundial y con 35 años, que cumplirá el próximo 30 de julio. Debutó con 15 años en el Ricardo Tormo de Valencia, haciendo wild card con la misma Honda con la que ese 2004 se proclamaría campeón del CEV 125. Y un año después, ya era piloto permanente e iniciaba una recorrido "desestructurado" por el campeonato, que le hizo saltar a 250 cc con la temporada 2006 ya iniciada; quedarse sin moto en 2009; saltar a MotoGP en 2010 con una Ducati del Pramac cuando Casey Stoner se bajó temporalmente de su moto por enfermedad; volver a Moto2 en 2011 y, por fin, desde 2012 asentarse en la clase reina. Casi nunca tuvo las mejores armas, pero destacó con la CRT y la



Open, ganando ambas clases, lo que llevó a fichar por Suzuki para desarrollar el proyecto desde cero en 2015; y aterrizar finalmente en Aprilia en 2017, donde se ha convertido en 'El Capitano', y ha hecho de la RS-GP una moto ganadora. Todavía le quedan bailes al bueno de Aleix de aquí a Valencia...



AL ROJO VIVO

El 'Mercato' de MotoGP está más candente que nunca y el foco principal está en la segunda Ducati del equipo oficial, que permitirá desbloquear otras piezas del puzzle. Enea Bastianini defiende su posición ante el empuje de un Jorge Martín, que ya ha avisado que o rojo oficial, o buscará otra MotoGP, "todas las fábricas han llamado a mi puerta", decía; y un Marc Márquez que no esconde que "quiere la mejor moto y en el mejor equipo posible". Y eso conduce directamente al Ducati Lenovo. Todo apunta a que solo habrá dos Ducati GP25 libres para los tres, una en el oficial y otra en el Pramac (donde ya está confirmado Fermín Aldeguer). Así que el que salga podría heredar la Aprilia que deja vacante la próxima temporada Aleix Espargaró...



EL DESEO DE APRILIA

Parece claro que Maverick Viñales seguirá en la escudería de Noale y su compañero podría llegar rebotado desde Ducati. El CEO de Aprilia Racing, Massimo Rivola, no escondía sus preferencias cuando hablaba del futuro: "Vamos a ver si finalmente tenemos un piloto italiano en una moto italiana. Creo que tenemos una buena oportunidad. Ocupar el lugar de Aleix no será fácil para nadie, así que cualquiera que venga debe tener hambre". Un mensaje que apuntaría a Bastianini, aunque hay otros tres italianos con opciones: Marco Bezzecchi, Franco Morbidelli o Fabio Di Giannantonio. Otro que apunta a pilotar una Aprilia en 2025 será el norteamericano Joe Roberts, aunque en su caso, en el equipo satélite Trackhouse Racing.

UNIVERSO ASPAR

El pasado 21 de mayo se inauguró oficialmente la primera academia global de motociclismo, para formar desde la base a pilotos y a mecánicos, con una escalera que va desde el Campeonato de España hasta el Mundial. Se trata de la culminación del sueño de Jorge Martínez Aspar, cuyo centro neurálgico es el flamante Aspar Circuit, un parque temático del motor con 370.000 metros cuadrados ubicado en la localidad valenciana de Guadassuar y que se compondrá de cuatro pistas de competición, incluyendo la principal de 2,2 kilómetros, un karting de 850 metros, una de tierra de 1,1 kilómetros y otra de asfalto de 18.000 metros cuadrados. "Hoy es un día increíble para mí. Debuté en Guadassuar hace 45 años y en ese momento yo solo quería ser piloto. Ahora somos una escuela, un equipo y tenemos un circuito maravilloso para potenciarlo. Vamos a ser la referencia a nivel mundial".



SE POSPONE KAZAJISTÁN SINE DIE

El calendario de MotoGP se vuelve a modificar con el aplazamiento del GP de Kazajistán que debería disputarse a mediados del mes de junio, y que de momento no tiene fecha. El motivo en este caso son las devastadoras inundaciones sufridas por el país asiático desde el pasado mes de abril, que obligaron evacuar a buena parte de su población y al gobierno a declarar el estado de emergencia. En este contexto, "no sería responsable que MotoGP añadiera una carga adicional a las autoridades o servicios mientras trabajan para ayudar a los decenas de miles de afectados en todo el país". El circuito de Sokol apareció por primera vez en el calendario en 2023, pero problemas de homologación impidieron su estreno la temporada pasada, y de cara a ésta, todavía está en el aire.



KEVIN CAMERON

PERIODOS DE TRANSICIÓN



Tras más de 20 años de desarrollo, las monocilíndricas británicas como la Norton Manx, la Velocette KTT y otras, habían alcanzado en la década de 1950 un nivel de sofisticación sin precedentes. En EE.UU, BSA Gold Star monocilíndrica se había convertido en buena en casi cualquier especialidad. Pero las carreras no pueden existir sin ventas, y las ventas siguen la moda.

El público británico escuchó una nueva canción en 1937 y le gustó. Era el nuevo sonido de la Triumph Speed Twin diseñada por Edward Turner. Y cuando por fin acabó la guerra, una avalancha de bicilíndricas paralelas británicas "me-too" respondió a la llamada de la moda. BSA decidió participar en las 200 millas de Daytona, y para la ocasión estuvo a punto de dejar fuera a sus clásicas monocilíndricas, pero en el último momento acabó llevándolas junto a sus bicilíndricas. Las cinco primeras clasificadas fueron BSA y la Harley-Davidson mejor clasificada fue la décima. Una Gold Star acabó segunda. Dos razones llevaron a la industria británica a dejar de fabricar sus monocilíndricas. La aparición del Mini restó una buena parte del mercado como vehículo utilitario a la moto, incluidas la que llevaban sidecar, y además había que potenciar la venta de las nuevas bicilíndricas.

En los Grandes Premios, las Gilera de cuatro cilindros en línea refrigeradas por aire se retiraron al acabar 1957. En Italia eran los FIAT 500 los que habían dejado sin mercado a las motos. De la colección de italianas sólo se quedaron las MV Agusta de fábrica, que se dedicaron a ganar sin oposición con su gran sonido, mientras eran perseguidas por las viejas Norton Manx y Matchless G-50, que siguieron sumando puntos en 500 hasta 1974. La producción de las monocilíndricas británicas de carreras finalizó en 1962. Por esta época, Yamaha empezó a ofrecer sus 250 bicilíndricas de dos tiempos refrigeradas por aire en versiones para las carreras, basadas en motos de serie, pero no alcanzaron la suficiente fiabilidad hasta 1967. A partir de entonces fueron la base de las carreras en las categorías medias. Las fábricas japonesas aportaron su poder industrial a las carreras del Mundial en el periodo entre 1959 y 1967, comenzando con los títulos de Honda en 125 cc y 250 cc en 1961 y Suzuki en la de 50 cc en 1962, que fue el primer título ganado por una moto con motor de dos tiempos. Para Honda, ganar carreras en las categorías más pequeñas era simplemente cuestión de conseguir la potencia suficiente, pero cuando llegaron a 500 en 1966, descubrieron que agilidad era algo más que una palabra de la lista de quejas de sus pilotos, unos ignorantes que carecían de títulos de ingeniería. Hoy en día, Giacomo Agostini no tendrá nada bueno que decir sobre sus antiguas MV Agusta, pero con la tres cilindros, fue capaz de hacer cosas que Mike Hailwood no podía con su Honda RC181.

LAS MOTOS DE CARRERAS DEPENDEN DE LOS MODELOS QUE SE VENDEN EN LA CALLE

Después de que los equipos de fábrica japoneses se marcharan a casa tras la temporada 1968, se produjo una pausa tecnológica, y muchos pilotos se pasaron a las nuevas dos tiempos gracias a las 250 y 350 de Yamaha. Mientras tanto, Agostini, y más tarde Phil Read, le dieron a MV Agusta sus últimos campeonatos. Era mucho más barato ganar 5 CV a un motor de 250 de dos tiempos que a uno de cuatro tiempos, con lo que los motores de dos tiempos alcanzaron un rápido desarrollo, hasta el punto de acabar dominando todas las categorías, incluyendo los sidecar, en 1975.

En EE.UU, las motos de cuatro tiempos dieron sus últimos coletazos en 1970 y 1971 con las victorias de Honda y BSA en Daytona, y eso que ya en 1967 y 1968, el segundo y tercer puesto habían sido ocupados por las pequeñas dos tiempos. En 1972, Suzuki y Kawasaki aparecieron con sus 750 cc de tres cilindros que tenían entre 90 CV y 100 CV, unas motos que destrozaban cualquier neumático que se les pusiera. La moto que ganó las 200 Millas de Daytona en 1973 fue una pequeña Yamaha 350 de 120 kg. Las pequeñas bicilíndricas eran rápidas, fáciles de preparar, de pilotar y baratas. Muchas personas de clase media podían permitirse comprar y competir con motos tan sencillas. Una Yamaha TZ 250 costaba entonces 3.600 \$. El resultado fue una era dominada por las motos de dos tiempos, incluida la que comenzó con la llegada de la Yamaha TZ750, que barrió a la competencia en las categorías mayores. Mientras tanto, se creó en EE.UU una nueva categoría para las motos de cuatro tiempos, las Superbike. Se convirtió en todo un espectáculo de motos bamboleándose, zigzagueando y descabalgando a sus pilotos, encantaba a los espectadores. En 1984, el Campeonato AMA Superbike se había convertido en la categoría reina en América, y llegaba a su "segunda era" con motos mucho más aptas para la competición, como la Honda VFR750F 'Interceptor' con motor V4. Estimulada por este éxito, la FIM creó su Mundial de Superbike, también para motos derivadas de serie, mientras el Mundial seguía dominado por los dos tiempos.

Las categorías del Mundial creadas en 1949 eran un reflejo de los productos que vendía la industria en aquel entonces. Muchos pequeños fabricantes europeos producían modelos de baja cilindrada, por lo que se crearon las categorías de 125 y 250. La categoría reina de la GP siguió siendo la de 500, aunque a principios de los '60 la FIM se planteó suprimirla, porque se fabricaban muy pocas motos para competir. Las leyes sobre emisiones que comenzaron en América en 1970, acabaron por poner fin a las motos con motores de dos tiempos en la carretera. En los '90, las dos tiempos se habían estancado. Todos los grandes fabricantes estaban ahora en el negocio de los cuatro tiempos y era hora de cambiar. Se fijó 2002 para el inicio de un nuevo reglamento con una categoría que se bautizó como MotoGP. La idea de contar con un serie de categorías adaptadas a los productos de los pequeños fabricantes había quedado obsoleta. Ahora en MotoGP, con todos los motores de cuatro tiempos, las categorías están diseñadas en forma de peldaños de una escalera que asciende hasta MotoGP.

¿Qué nos deparará 2027, el año del nuevo cambio? En este tiempo ha cambiado la influencia de cada región. Los fabricantes japoneses están ahora enfocados en el sudeste asiático, donde crecen las motos de media cilindrada. Los europeos, por su parte, enfocan sus productos premium al 10 % que tienen suficiente dinero para ellas. ¿Seguirá siendo MotoGP la punta de lanza del motociclismo? ¿O tomará una nueva dirección? **M**

[PRUEBAS CLÁSICAS HISTORIAS]

ESPECIAL
CLÁSICAS

MOTO verde HISTÓRICO

Nº 1 EDICIÓN 2023
00001
B 414520 001041
5€



POR SOLO
5€
YA EN
TU KIOSCO

Un número Histórico dedicado
a las Motos de campo Clásicas

www.sportlifeiberica.es

CAPÍTULO 101

COCHES Y MOTOS

LA LLEGADA DE MOTOGP DIO RIENDA A UNA VIEJA ASPIRACIÓN, APROVECHAR LA TECNOLOGÍA EMPLEADA EN LOS COCHES DE F1 PARA APLICARLA EN LAS NUEVAS MOTOS DE CARRERAS CON MOTORES DE CUATRO TIEMPOS, ALGO A LO QUE APRILIA SE APUNTÓ SIN QUE EL RESULTADO FINAL FUERA EL ESPERADO.

TEXTO: PEPE BURGALETA.

FOTOS: GOLD&GOOSE, SLIB.

Aprilia a principios de siglo todavía era una empresa independiente liderada por Ivano Beggio, un apasionado a las carreras que había logrado que sus motos lograsen títulos de 125 cc y 250 cc y se convirtiesen en las líderes indiscutibles en estas categorías. Sin embargo, su intento de traspasar las motos de cuarto de litro a la categoría de 500 cc aumentando su cilindrada, pero manteniendo una parte ciclo y una dinámica similar, no había acabado teniendo éxito.

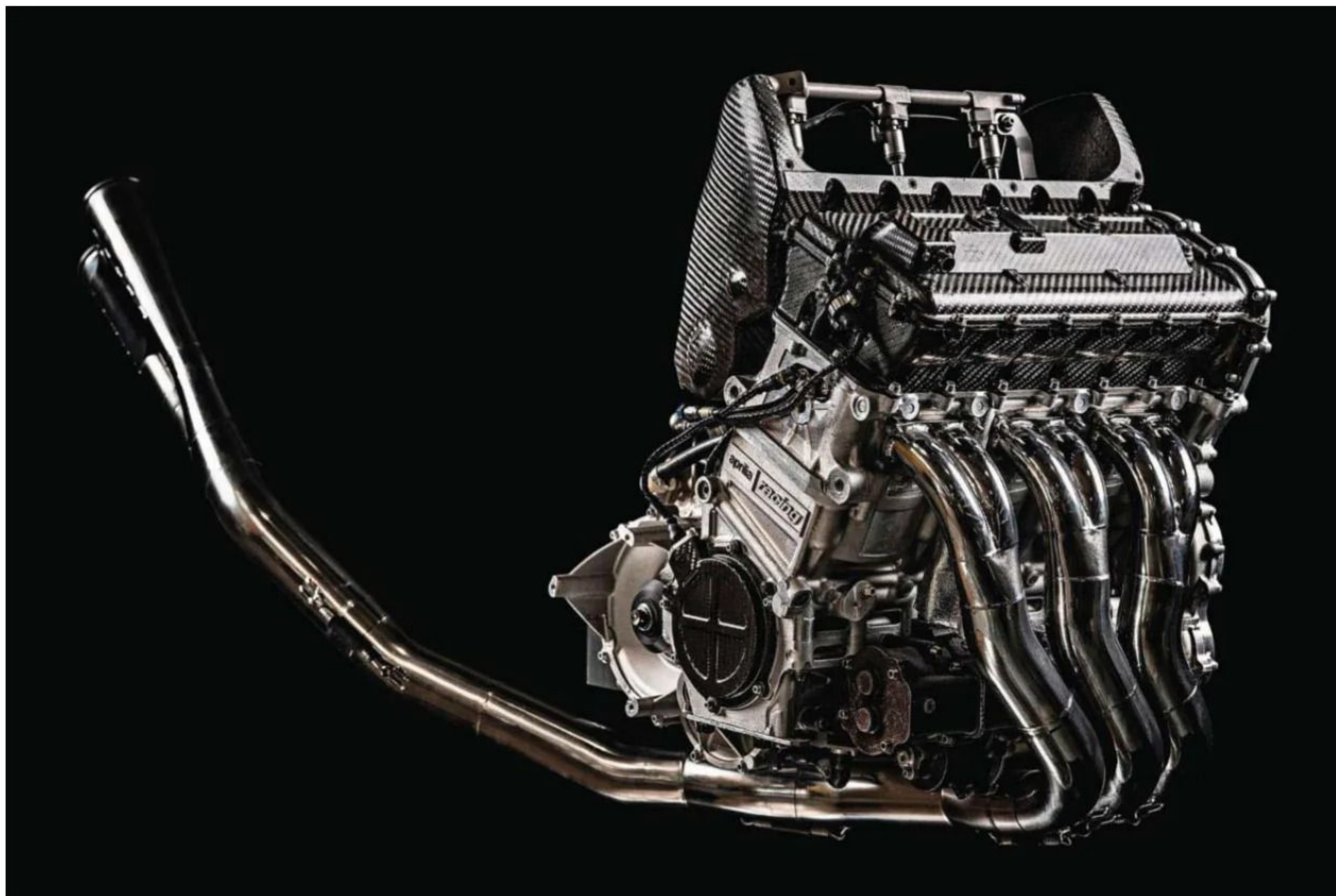
La llegada de MotoGP en 2002 supuso una nueva oportunidad de correr con una filosofía propia. Los italianos colaboraban con la empresa de ingeniería británica Cosworth, que llevaba el desarrollo de sus motores V2 de un litro con los que competían en el Mundial de Superbike, y ampliaron el trabajo conjunto para crear una MotoGP. El reglamento original tenía un corte en las motos de tres cilindros, a las que se les permitía un peso 10 kg inferior que a las de cuatro cilindros, por lo que se decidió emplear esta configuración. Cosworth iba a aplicar la tecnología de la F1 que dominaba para lograr la suficiente potencia, y con la ventaja de peso, la moto debería ser competitiva. La moto se bautizó como el resto de sus motos de carreras como RS, añadiendo el apellido "Cube", iba a nacer la RS3.

ABRIENDO CAMINO

La configuración elegida fue un tres cilindros en línea, que tenía una estructura diferente a lo habitual en el mundo de la moto, porque el motor estaba en un cárter independiente de la transmisión. Las cotas







Las motos



2002 APRILIA RS3

La primera versión de la Aprilia RS3 tenía un diseño bien diferente a lo habitual en el mundo de la moto. Más allá de su motor de tres cilindros en línea, disponía de soluciones del mundo del automóvil como la distribución neumática, el engrase en seco o cárteres diferentes para el motor y la transmisión. La arquitectura original provocó desde el principio problemas con la distribución de pesos y la posición relativa del basculante y la cadena. Inicialmente el chasis de doble viga realizado en aluminio mecanizado, al igual que el basculante tuvo que ser modificado de manera constante.



2003 APRILIA RS3

La respuesta agresiva del motor a pesar del empleo de un acelerador electrónico y el ajuste del chasis para lograr que la moto girase convenientemente centraron el desarrollo de su segunda temporada, ya con nuevos neumáticos Michelin. Se modificaron chasis y basculantes y se cambió la posición del motor para solucionar los problemas, al tiempo que se contaba con Edwards y Haga, provenientes de Superbike, pero los resultados no llegaron, Aprilia se había hecho cargo del desarrollo abandonando la colaboración con Cosworth.



La RS3 de 2004 fue una continuación de la 2003, tuvo a Jeremy McWilliams como principal piloto, pero los resultados nunca acompañaron.

del motor eran de 93,0 x 48,5 mm, con una relación entre diámetro y carrera de 1,91, inferior a las empleadas por la Honda V5 y las motos de cuatro cilindros. El motivo era no aumentar excesivamente la anchura de las culatas, que creaba inconvenientes. Por una parte, una cámara de combustión más grande necesitaba más tiempo para realizar la combustión, además válvulas más grandes equivalían a que fuesen más pesadas complicando el aumento de régimen, y a esto se añadía la anchura del motor, que iba a acabar siendo similar a la de un motor de cuatro cilindros en línea.

Cosworth básicamente realizó un diseño del motor similar al de un Fórmula 1, con un sistema de distribución que disponía de válvulas neumáticas, el primero en MotoGP antes de que se generalizase con la llegada de los motores de 800 cc. El sistema trabajaba a unos 15 bar con un depósito auxiliar bajo la caja de aire para mantener la presión y recuperar las pérdidas por fugas en el sistema. Como el cigüeñal estaba calado con los habituales 120° entre muñequillas, era necesario contar con un eje de balance contrarrotante, que se aprovechó como eje intermedio en la transmisión primaria para poder realizar una reducción progresiva con engranajes de tamaño más parecido entre ellos. Sin embargo, este eje de transmisión estaba situado bajo el motor en vez de detrás del cigüeñal como era habitual, una configuración de las cuatro

ruedas encaminada a lograr un bajo centro de gravedad.

Otro aspecto automovilístico era el sistema de lubricación por cárter seco, con cuatro bombas y un gran depósito situado bajo el cárter. Éste estaba dividido en dos secciones, por una parte, el del motor, realizado desde un bloque mecanizado, y por otro el de la transmisión fundido, al que se unía en la parte superior el del motor. El embrague era también de diseño poco habitual en las motos, de rampas, pero con todos los discos de carbono, y la caja de cambios era extraíble. La arquitectura del motor era un poco extraña para lo habitual en las motos, incluida la distribución de los pesos.

Un aspecto en el que Aprilia quiso trabajar por su cuenta fue la gestión electrónica del motor, que realizó por su cuenta. Para ello se creó un sistema de acelerador electrónico que también fue el primero en emplearse en la nueva categoría, con un sistema de control de tracción propio. La moto desarrollaba inicialmente unos 220 CV y probablemente era la más potente de la parrilla, pero con el diseño automovilístico tenían una respuesta bastante brusca, con muchos caballos en la zona superior, pero sin la necesaria transmisión.

Por su parte el chasis aprovechaba la experiencia de la marca en 250 cc, donde había pasado de construir los chasis con las vigas en chapa estampada y soldada a los extremos fundidos a hacerlo sobre piezas de duraluminio mecanizadas y posteriormente unidas. Este proceso permitía controlar mucho mejor la rigidez de cada parte además de replicar exactamente las piezas y la ausencia de grandes soldaduras aseguraba que todos los chasis tuviesen las mismas características. Como era habitual se incluyó una gran caja de aire en la parte superior del motor con tomas frontales, en cuyo interior además de los inyectores situados en los conductos, se añadieron otros suplementarios de tipo ducha.

En principio, uno de los puntos fuertes de la moto era su ventaja de peso, pero al final el diseño del motor había acabado por llevarlo por encima incluso del de las cuatro cilindros, anulando la ventaja en este sentido.

DEL PAPEL AL CIRCUITO

La RS3 se presentó al público en el Salón de Bolonia de 2001 con el propio Ivano Beggio y Jan Witteveen, que había logrado hacer de las RS250 y 125 las motos más competitivas de sus categorías. Para la temporada 2002 se alineó únicamente Regis Laconi, que la temporada anterior había corrido en Superbike con Aprilia y había logrado la victoria en la última carrera en Valencia. La moto había sido desarrollada en menos de un año.

La moto desde un comienzo sufrió diversos problemas, por una parte, mecánicos, ya que se retiró seis veces a lo largo del año, y por otra del ajuste del motor y el chasis. El centro de gravedad con la construcción del motor era demasiado bajo, lo que impedía presionar la rueda trasera lo suficiente en



2004 APRILIA RS3

A principios de 2004 la moto era prácticamente igual a la que había acabado el año anterior debido a la falta de financiación y personal técnico. Cambiaron los pilotos y se intentó evolucionar la moto con ajustes en la electrónica y el chasis, incluso con modificaciones en la aerodinámica, pero los problemas de base necesitaban un cambio de la arquitectura del motor para adecuarla a los estándares habituales de las motos, algo que no se pudo hacer debido a la falta de financiación y el cierre del proyecto cuando el Grupo Piaggio se hizo con la compañía.

Cosworth

La Fórmula 1 en las motos ha tenido poca implantación, aunque con la llegada de MotoGP, algunas empresas creyeron que su tecnología podía ser aplicable a las dos ruedas. Cosworth es una de las compañías más famosas en el desarrollo de motores de F1, y la que más ha intervenido en el diseño de motores de carreras para motos. Creada a finales de los '50 en Inglaterra por Mike Costin y Keith Duckworth, ha fabricado innumerables motores de F1, dominando el campeonato durante años. Ha sido también una empresa muy famosa por su ligadura en el pasado a Ford y por patentar un proceso de fundición de aluminio a presión que se ha empleado durante décadas para crear piezas de alta resistencia y precisión dimensional. Después de pasar por diferentes manos, a finales del siglo pasado cayó en manos del Grupo Volkswagen, que la dividió en dos compañías, Racing y Technology, esta segunda ahora propiedad de Mahle y renombrada como Mahle Powertrain. Cosworth ha trabajado en colaboración con diferentes firmas de motos en el desarrollo y preparación de sus motores, como Aprilia y Yamaha.



En 2003 la llegada de Colin Edwards y Noriyuki Haga (en la foto) llenó de ilusiones a Aprilia, pero ni su talento ni su calidad fueron suficientes para remontar.





las aceleraciones, y a lo largo del año se modificó el chasis para elevarlo, trabajando con la posición del pivote del basculante para aumentar el efecto de la cadena en la aceleración. La Aprilia no giraba bien y además el empleo de neumáticos Dunlop no ayudaba. Si a esto se sumaba la respuesta del motor el resultado fue un año bastante discreto, sobre todo si se tiene en cuenta que todavía la parrilla estaba compuesta en parte por las anteriores 500 cc de dos tiempos, y que el resto de las motos también estaban evolucionando.

La siguiente temporada Laconi dejó el equipo y se fue de nuevo a Superbike a correr con Ducati, mientras Aprilia contrató a Colin Edwards y Noriyuki Haga, provenientes de Superbike. Aprilia ya empezaba a tener serios problemas financieros, de manera que el presupuesto para los cambios en su MotoGP se iba ralentizando. La colaboración con Cosworth para su desarrollo acabó a finales de 2002 y el departamento de competición de Aprilia se hizo cargo al completo de él.

En 2003 había que trabajar en diferentes áreas, una era lograr una correcta distribución de pesos, para lo que era necesario elevar el centro de gravedad y lograr un correcto tiro del basculante con una nueva posición que cambiase también su ángulo. El motor se giró hacia atrás para elevar la parte delantera, modificando el cárter de transmisión, y se diseñaron nuevos chasis y basculantes. Para intentar reducir el peso se cambió el aluminio de partes del motor por otras de magnesio, pero aún así estaba unos 8 kg por encima del límite. También se modificó la respuesta del motor para



Con una configuración poco habitual en las motos, con su eje bajo el motor y generando un muy bajo centro de gravedad, su evolución necesitó una importante inversión que nunca llegó.

La experiencia es un grado

La evolución de las motos de carreras suele ser lenta, el desarrollo se basa en dar pequeños pasos sobre una base conocida y que funciona, y normalmente cuando se ha conseguido es mejor guardar los grandes cambios para otra ocasión. Aprilia a finales del siglo pasado se había convertido en la gran dominadora de las categorías de 125 cc y 250 cc con sus RS, y tenía una cierta experiencia en el Mundial Superbike con la RSV Mille de motor V2 de ángulo cerrado, una configuración que no tenía el éxito de las Ducati. Esa experiencia en los chasis de GP y los motores de superbike no pareció suficiente y la colaboración con Cosworth, que obviamente podía lograr potencia sin especiales problemas, vino acompañada por el cambio de la estructura convencional de los motores de moto, formada por un cárter común para el propulsor y la transmisión que cambiaba la configuración general de la moto y por una implementación electrónica todavía poco probada. El tener una moto fuera de los estándares habituales, y que por tanto necesitaba un gran desarrollo, sin las pruebas previas y sin los ingentes medios económicos necesarios hizo que su tres cilindros entrase en una espiral negativa de la que nunca logró escapar.



ganar medios, aunque también se ganó potencia, ya por encima de los 235 CV. Se había cambiado la marca de neumáticos a Michelin, pero lo cierto es que los resultados no fueron mucho mejores por parte de los dos pilotos, que acabaron dejando la escudería a final de temporada.

En 2004 se comenzó el año con Jeremy McWilliams y Shane Byrne, que finalmente no acabó la temporada y fue sustituido por Gary McCoy. Los problemas financieros de Aprilia iban en aumento. La moto era básicamente la misma con que habían acabado en 2003, y su desarrollo se ralentizaba por la falta de técnicos, que habían abandonado la marca y de financiación para resolver los problemas. Witteveen trabajó sobre la respuesta del motor aumentando la inercia y dejando que el sistema de acelerador electrónico tuviese menos intervención. La solución a los problemas era evidentemente atacarlos de manera directa, creando un nuevo motor con una configuración más convencional y un chasis ajustado a él, pero Aprilia acabó quebrando y el Grupo Piaggio compró la compañía, cerrando el proyecto a finales de 2004 y con él la primera era de Aprilia en MotoGP.

La Aprilia RS3 se convirtió en una rara avis en la categoría de MotoGP, ya que fue la única moto que apostó por una configuración de motor de menos de cuatro cilindros, y también la que optó por incorporar la tecnología de los coches en MotoGP. De hecho, su motor era básicamente uno de Fórmula 1 con las convenientes modificaciones, incluido el hecho de contar con cárteres separados para la unidad de potencia y la transmisión. La apuesta no acabó saliendo bien, pero también es cierto que su desarrollo necesitaba de una inversión continuada que deshiciese los errores iniciales, y que nunca la llegó a tener. **M**

MARIANO URDÍN

REGLAMENTOS Y ESPECTÁCULO



La verdad es que los deportes del motor, siempre han sido un espectáculo, aunque te puedo asegurar que estos han cambiado muchísimo a lo largo del tiempo y la razón es que los diferentes responsables que han pasado en la gestión/organización del Campeonato del Mundo, siempre se han esforzado en aumentar la emoción y pasión del gran público por las carreras. Mis inicios como espectador de eventos motociclistas comenzaron hace más de sesenta años, con apenas cinco o seis años, cuando me llevaba mi padre a ver las carreras de motos en el Parque del Buen Retiro de Madrid. Me encantaba ir con él, además mi padre media 1,83 m, todo un gigante en aquella época, me subía a sus hombros y era una tribuna privilegiada para ver pasar a los pilotos a lomos de sus atronadoras motos, desde detrás de las balas de paja, aunque hubiera unas cuantas filas de gente por delante.

Disfruté de muchas carreras, mi padre era un entusiasta de la competición, y aunque apenas lo recuerdo, he visto correr en el Retiro a John Surtees y Carlo Ubbiali, campeones del Mundo de 350 y 500 el inglés y 125 y 250 el italiano. Lo que sí que recuerdo bien fue la última carrera que se celebró en el trazado del Parque, en 1967, ya tenía 12 añitos, fui en metro con mi padre y mi hermano, vimos ganar a Ángel Nieto con apenas 20 años y su Derbi 125 y a mi admirado ídolo de entonces, Santi Herrero con su OSSA 250 monocasco. ¡Qué tiempos aquellos!

Pero más que de carreras y de pilotos, hoy quiero hablar de reglamentos, como las motos fueron evolucionando y adaptándose a los tiempos venideros. El primer Campeonato del mundo, de la era moderna, se disputó en 1949 y las categorías eran 125, 250, 350 y 500, más los sidecares. Los campeones de entonces fueron N. Pagani, B. Ruffo, F. Frith y Leslie Graham, la moto de este último era una AJS deportiva que estaba derivada de un modelo de calle, la Porcupine. Era una 500 de dos cilindros en línea bastante inclinados hacia delante, por lo que las aletas para la refrigeración de la culata eran muy largas y picudas, de ahí el nombre de “puercoespín”. No llevaba ningún tipo de carenado y su aspecto era muy parecido a una moto de calle.

Fue a mediados de los '50 cuando comienza a entrar en juego la aerodinámica y aparecen los primeros carenados, con cúpula, laterales, asiento monoplaza con colín y la rueda delantera totalmente al aire. Pronto empiezan a evolucionar y para ganar velocidad en las rectas aparecen los carenados integrales que curiosamente se les denomina como “dustbin” que quiere decir algo así como “cubos de basura” y eran como un huevo, que cubría casi al completo la moto. Las de 125, las menos potentes y por tanto las que necesitaban más ayuda, en una recta larga, podían ganar con este carenado hasta 25 km/h. También llegó a las categorías grandes, echa un vistazo a la Gilera 500 con la que Libero Liberati fue campeón del Mundo en 1957, o a una de las motos más espectacular que ha existido en la historia de la competición y que tuve el placer de ver y escuchar en vivo y en directo. Fue en una visita a la fábrica que hice en noviembre del '82, y se trataba de la Moto Guzzi 500 V8. Fue diseñada por un equipo de sólo 12 perso-

nas en la fábrica de Mandello, dentro del más profundo hermetismo y compitió sólo 2 años, en 1956 y 1957 sin llegar a ganar ninguna carrera puntuable por diferentes motivos de juventud, aunque era capaz de rendir casi 80 CV a 13.000 rpm y alcanzar más 285 km/h en la larga recta de Spa-Francorchamps. Todo un alarde tecnológico.

Estos carenados tan envolventes no prosperaron, pues no resultaban del agrado de todo el mundo, las motos se volvían más pesadas, menos manejables y resultaban incluso peligrosas cuando se levantaban fuertes ráfagas de viento. Los prohibieron a finales de 1957.

Resulta curioso observar también, que las instituciones, los promotores y los organizadores del Campeonato, intentan que exista la máxima igualdad de oportunidades para todos los fabricantes presentes y que no haya un dominador absoluto, cosa que no siempre han conseguido. Como ejemplo, MV Agusta se adjudicó todos los campeonatos de las cuatro categorías en disputa 125, 250, 350 y 500 en los años 1958, 1959 y 1960, un logro que no ha vuelto a conseguir ninguna otra marca en todos estos años.

Pero ya está bien de historia y vayamos a la actualidad. El pasado 26 de abril, se reunió en Jerez la Grand Prix Commission, presidida por Carmelo Ezpeleta (Dorna) y compuesta por miembros de la FIM (federación internacional), IRTA (equipos) y MSMA (fabricantes).

Allí se ratificó el esquema del nuevo reglamento técnico que se introducirá en la temporada 2027. Creo que los puntos más destacados son los siguientes: Reducción de cilindrada de 1.000 cc a 850 cc. El diámetro máximo del cilindro se reducirá de 81 mm a 75 mm. Los motores seguirán siendo únicamente de 4 tiempos, con 4 cilindros. El número de motores a utilizar se reducirá a 6 si la temporada es de 20 carreras o a 7 si hay 21 o 22 carreras. Se prohíben los dispositivos de altura de ningún tipo, incluidos los dispositivos “holeshot” activados únicamente para las salidas de las carreras. El combustible se reducirá a 20 litros para las carreras largas y un máximo de 11 litros para las Sprint y queda confirmada la utilización de combustible 100 % de origen no refinado de petróleo. Reducción de superficies aerodinámicas, el ancho máximo permitido de la parte alta del carenado delantero será de 550 mm, la altura máxima de la parte trasera se reducirá a 1.150 mm y el punto más destacado del carenado delantero (nariz) se moverá 50 milímetros hacia atrás. Además, los datos GPS de todos los pilotos estarán disponibles para todos los equipos al final de cada sesión.

Muchos y significativos cambios con los que básicamente estoy de acuerdo en todos, menos en la reducción de cilindrada, por varios motivos. El primero porque se acerca demasiado a la categoría de Moto 2, que cubica actualmente con los motores Triumph tricilíndricos 760 cc, menos de 100 cc de diferencia, aunque el rendimiento sea muy diferente. 850 cc es una cilindrada un poco rara, que no tiene mucha repercusión en las motos de calle y los caballos que se consiguen con cubicaje, son los caballos más robustos, más fiables y sobre todo más baratos que existen. Un motor totalmente nuevo supone una inversión enorme para las marcas, me parece bien parar y reducir la escalada de potencia y prestaciones, pero se puede hacer de muchas otras maneras. La mejor que se me ocurre es bajar el número de motores a utilizar, con el nuevo reglamento pueden tirar a la basura un motor cada tres carreras, lo que me parece un despilfarro. Podrían utilizar un motor cada cuatro o cinco carreras lo que, sin duda, conllevaría una bajada de prestaciones para asegurar fiabilidad. Esto vendría muy bien sobre todo a los equipos privados/satélites en los que su economía no siempre está muy saneada y sus pilotos no suelen estar muy bien pagados, con las bestiales cifras de dinero que tienen que abonar por el alquiler de motos, motores y piezas de recambio durante la temporada. Pero en esta nueva reglamentación, todas las partes han dado su beneplácito, veremos lo que ocurre. **M**

ESTOY DE ACUERDO CON LOS CAMBIOS DEL REGLAMENTO DE 2027 MENOS LA CILINDRADA

Suscríbete a **MOTOCICLISMO**

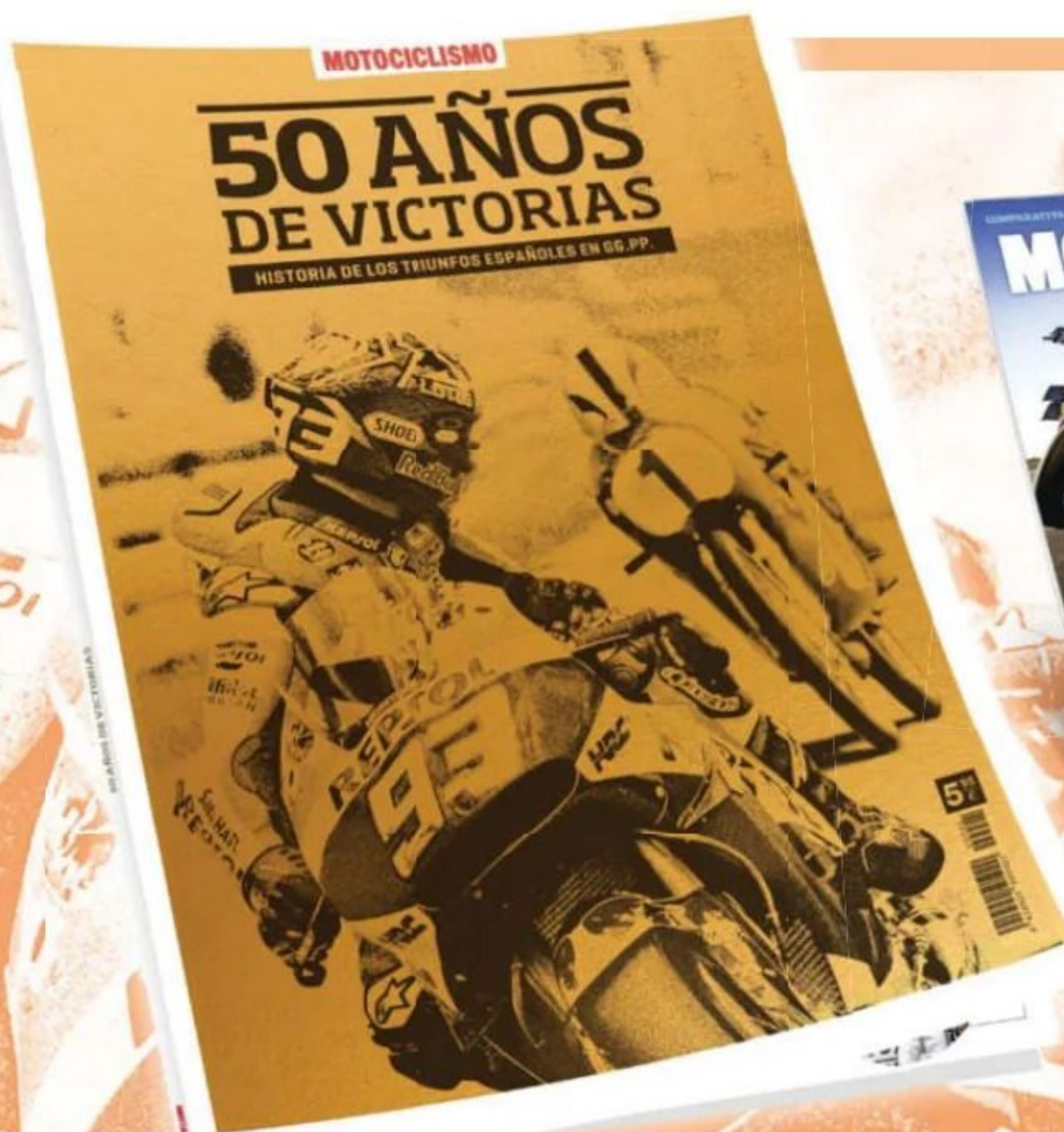
6
NÚMEROS DE
MOTOCICLISMO

+

LIBRO DE REGALO
"50 AÑOS DE VICTORIAS.
HISTORIA DE LOS TRIUNFOS
ESPAÑOLES EN GGPP"

22
EUROS

¡PACK COMPLETO
VALORADO EN
~~32,05€~~
¡AHORRARÁS
MÁS DE 10 €!



**BONO
CULT
URAL**

SI CUMPLES 18 AÑOS,
SUSCRÍBETE CON EL
BONO CULTURAL JOVEN



91 060 44 83

Horario: Horario: L-V de 9 a 18h

suscripciones.sportlifeiberica.es

Válido para forma de pago con tarjeta de crédito. Oferta solo válida para España para revista en papel (50 primeras solicitudes). Quedan excluidos los objetos promocionales de portada. BÚSCALA TAMBIÉN EN SPORT LIFE IBÉRICA STORE

Disponible en el
App Store

DISPONIBLE EN
Google play



TRANSALP

Las montañas te llaman

Es hora de redescubrir la Transalp; una moto tan versátil que se niega a ser etiquetada. Una moto que huye de lo establecido para convertirse en una auténtica todoterreno. La Transalp regresa con un nuevo motor de 755 cc. Sus cinco modos de conducción, su chasis ligero y su bastidor de acero en forma de diamante la convierten en la elección perfecta para cualquier entorno, desde autovías o carreteras hasta los caminos de montaña más espectaculares. Su original y marcado estilo aventurero junto con su excepcional confort de marcha, tanto sentado como de pie, hacen de la Transalp una moto inigualable para el turismo de aventura. Tanto en expediciones por cada rincón de Europa como en tu rutina diaria, la Transalp puede con todo. **The Power of Dreams.** *

